



TUGAS AKHIR - RP 141501

KUALITAS JALAN SEBAGAI RUANG TERBUKA
PUBLIK PADA KORIDOR HERITAGE JALAN
RAJAWALI SURABAYA

SONYA KHAERUNNISA
NRP 3611 100 061

Dosen Pembimbing :
Hertiari Idajati, ST., M.Sc.

JURUSAN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan
Institut Teknologi Sepuluh Nopember
Surabaya 2017



TUGAS AKHIR - RP141501

KUALITAS JALAN SEBAGAI RUANG TERBUKA PUBLIK PADA KORIDOR *HERITAGE* JALAN RAJAWALI SURABAYA

SONYA KHAERUNNISA
3611 100 061

Dosen Pembimbing
Hertiari Idajati, ST., M.Sc.

JURUSAN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan
Institut Teknologi Sepuluh Nopember
Surabaya 2017

(halaman ini sengaja dikosongkan)



FINAL PROJECT - RP141501

STREET QUALITY AS PUBLIC OPEN SPACE IN HERITAGE CORRIDOR JALAN RAJAWALI SURABAYA

SONYA KHAERUNNISA
3611 100 061

Advisor
Hertiari Idajati, ST., M.Sc.

DEPARTMENT OF URBAN AND REGIONAL PLANNING
Faculty of Civil Engineering and Planning
Sepuluh Nopember Institute of Technology
Surabaya 2017

(halaman ini sengaja dikosongkan)

LEMBAR PENGESAHAN

**KUALITAS JALAN SEBAGAI RUANG TERBUKA
PUBLIK PADA KORIDOR *HERITAGE* JALAN
RAJAWALI SURABAYA**

TUGAS AKHIR

Diajukan Untuk Memenuhi Salah Satu Syarat
Memperoleh Gelar Sarjana Teknik
pada
Jurusan Perencanaan Wilayah Dan Kota
Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan
Institut Teknologi Sepuluh Nopember

Oleh

SONYA KHAERUNNISA
NRP. 3611100061

Disetujui oleh Pembimbing Tugas Akhir :


Hertiana Idajati, ST., M.Sc
NIP. 197802132012122002

SURABAYA, 24 JANUARI 2017



KUALITAS JALAN SEBAGAI RUANG TERBUKA PUBLIK PADA KORIDOR *HERITAGE* JALAN RAJAWALI SURABAYA

Nama Mahasiswa : Sonya Khaerunnisa
NRP : 36 11 100 061
Jurusan : Perencanaan Wilayah dan Kota
Dosen Pembimbing : Hertiarı Idajati, ST., MSc.

ABSTRAK

Ruang publik merupakan aset utama bagi livability dan perekonomian kota. Jalan merupakan ruang publik yang paling mudah diakses. Jalan tak hanya berfungsi sebagai jalur sirkulasi tetapi juga ruang sosial yang dapat merepresentasikan kehidupan dan Identitas Kota. Kota Lama Surabaya berperan penting dalam merepresentasikan identitas Kota Surabaya sebagai “Kota Pahlawan”. Pemanfaatan ruang terbuka publik “street” pada Jalan Rajawali di Kawasan Kota Lama Surabaya belum dioptimalkan, padahal berpotensi sebagai city entries atau pintu masuk Kawasan Kota Lama Surabaya. Mengembalikan peran jalan sebagai ruang publik merupakan solusinya yakni dengan mengoptimalkan fungsinya sebagai tempat masyarakat bersosialisasi dan beraktivitas, serta mengintegrasikan kebutuhan pejalan kaki dengan pembangunan lokal. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui kualitas ruang terbuka publik pada koridor heritage Jalan Rajawali, sehingga dapen menjadi bahan pertimbangan alternatif dalam menentukan strategi pengembangan jalan sebagai ruang terbuka publik.. Sasaran yang disusun adalah mengidentifikasi karakteristik fisik pembentuk ruang koridor Jalan Rajawali sebagai ruang terbuka publik dan kemudian mengidentifikasi pola aktivitas pemanfaatan ruang baik bagi orang maupun kendaraan. Hasil akhir dari penelitian adalah sebagai berikut: Terdapat 4 kualitas keterlingkupan yang dimiliki Jalan Rajawali yakni kuat, lemah, semu dan tidak terdefinisi; Berdasarkan kualitas karakter fasad bangunannya terdapat 2 penggalan yang paling tidak sesuai dengna karakter koridor heritage yakni penggalan 1 dan penggalan 2; Pola aktivitas pemanfaatan ruang koridor Jalan Rajawali di hari kerja sampai sabtu cenderung dimanfaatkan sebagai ruang terbuka publik pada malam hari, sedangkan hari minggu hanya aktif di pagi hari; Aktivitas kendaraan

pada Jalan Rajawali memiliki nilai Level Of Service (LOS) B dan C pada saat hari libur (Sabtu dan Minggu), sedangkan saat hari kerja memiliki LOS D hingga E.

Kata Kunci: kualitas enclosure; ruang terbuka publik; livability

STREET QUALITY AS PUBLIC OPEN SPACE IN HERITAGE CORRIDOR JALAN RAJAWALI SURABAYA

Nama Mahasiswa : Sonya Khaerunnisa
NRP : 36 11 100 061
Jurusan : Perencanaan Wilayah dan Kota
Dosen Pembimbing : Hertiarid Idajati, ST., MSc.

ABSTRAK

Public space is a primary asset for livability and city economy. Street is one of the accessible public spaces. Street is not only functioned as circulation but also social space that represents city life and identity. Kota Lama Surabaya has important roles to represent the identity of Surabaya as “Kota Pahlawan”. Utilization in Jalan Rajawali, Kota Lama Surabaya Area as street public open space hasn't been optimized, besides its potential as city entries Kota Lama Surabaya Area. Restoring street role as public space is the solution by optimizing its function as a place for social activity, also integrating pedestrian need with local development. This research aims for knowing public open space quality in heritage corridor Jalan Rajawali, thus can be alternative consideration for deciding the strategy of street development as public open space. The first objective is to identify space maker physical characteristic corridor Jalan Rajawali as public open space, then to identify space utilization activity pattern for people and vehicles. The results of this research are: There are four affordable quality owned by Jalan Rajawali which are strong, weak, false, and undefined; based on building facade quality characteristic there are 2 fragments do not fit the most with heritage corridor characteristic that is fragment 1 and 2; Activity pattern of corridor space Jalan Rajawali utilization on weekday until Saturday tends to be used as public open space at night, while in Sunday just active at morning; Vehicle activity on Jalan Rajawali has Level Of Service (LOS) B and C on weekend (Saturday and Sunday), while on weekday has LOS D up to E.

Kata Kunci: enclosure, livability, public open space

(halaman ini sengaja dikosongkan)

KATA PENGANTAR

Puji syukur alhamdulillah penulis panjatkan kehadirat Allah SWT atas berkat, rahmat, taufik dan hidayah-Nya, penyusunan penelitian dengan judul “Pengembangan Koridor *Heritage* Jalan Rajawali Surabaya Sebagai Ruang Terbuka Publik Berdasarkan Konsep *Livable Streets*” dapat diselesaikan dengan baik. Penulis menyadari bahwa dalam proses penulisan penelitian ini banyak mengalami kendala, namun berkat bantuan, bimbingan, kerjasama dari berbagai pihak dan berkah dari Allah SWT sehingga kendala-kendala yang dihadapi tersebut dapat diatasi. Untuk itu penulis menyampaikan ucapan terima kasih dan penghargaan kepada Ibu Hertiar IIdajati, ST., M.Sc., selaku pembimbing dalam penyusunan penelitian Tugas Akhir, yang telah dengan sabar dan tulus ikhlas meluangkan waktu, tenaga serta memberikan ilmu, bimbingan, motivasi dan saran-saran yang sangat berharga kepada penulis selama penyusunan penelitian ini. Selanjutnya ucapan terima kasih penulis sampaikan pula kepada:

1. Ibu Belinda Ulfa Aulia, ST., M.Sc, Selaku Dosen Pengampu Tugas Akhir yang terus memberi dukungan moril selama proses pengerjaan Tugas Akhir.
2. Bapak Adjie Pamungkas, ST., MDP. dan Bapak Ir. Heru Purwadio, MSP., Selaku Dosen Penguji Tugas Akhir yang memberi kritik dan saran yang sangat membangun dan berguna untuk proses perbaikan Tugas Akhir.
3. Kedua orang tua, Ibu dan Ayah yang selalu memberikan dukungan moril, material, doa dan kepercayaan penuh atas kemampuan anaknya.
4. Kedua adik, Sony dan Ilham yang tidak pernah bosan menyemangati dan menanyakan kabar perkembangan tugas akhir kakanya.
5. Teman-teman angkatan 2011 (Septi, Vero, Sashira, Risty, Ismi, Alga, Yani, Laily, Dini, Reny, Andita, Tina, Timothy,

Rizky, Riza, Yasser, Abdel, Laras, Tyton, Abdi, Sita, Amira, dll) yang senantiasa menyemangati dan membantu proses survey lapangan tanpa pamrih.

6. Mba Pramita Ayu Nurdianingrum, mba kos yang paling sering membantu di hampir semua proses survey lapangan.
7. Teman-teman kos E-93 (Septi, Mba Ayu, Karin, Nanda dan Selvy) yang turut membantu proses perhitungan *traffic counting* dan memberi dukungan moril di lingkungan kos.
8. Mas Rival dan Mba Ika selaku petugas TU yang turut membantu proses administrasi dan pengumpulan Tugas Akhir.
9. Mas Print Laros Fotokopi di Gebang yang turut membantu proses print hingga pencetakan buku.
10. Semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu per satu yang telah membantu dalam penyelesaian penelitian ini.

Akhir kata, dengan segala kerendahan hati penulis menyadari bahwa masih banyak terdapat kekurangan-kekurangan, sehingga penulis mengharapkan adanya saran dan kritik yang bersifat membangun demi kesempurnaan penelirian ini.

Surabaya, Januari 2017

Penulis

DAFTAR ISI

Cover Bahasa Indonesia	i
Cover Bahasa Inggris	iii
Lembar Pengesahan	v
Abstrak Bahasa Indonesia	vii
Abstrak Bahasa Inggris	ix
Kata Pengantar	xi
Daftar Isi	xiii
Daftar Peta	xvi
Daftar Tabel	xvii
Daftar Gambar	xix
 BAB I PENDAHULUAN	 1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	6
1.3 Tujuan dan Sasaran	7
1.4 Ruang Lingkup	7
1.4.1 Ruang Lingkup Wilayah	8
1.4.2 Ruang Lingkup Pembahasan	8
1.4.3 Ruang Lingkup Substansi	8
1.5 Manfaat Penelitian	8
1.6 Sistematika Penulisan	9
1.7 Kerangka Berfikir	9
 BAB II TINJAUAN PUSTAKA	 11
2.1 Ruang Terbuka Publik (Public Open Space)	11
2.1.1 Fungsi Ruang Terbuka Publik	14
2.1.2 Jalan Sebagai Ruang Terbuka Publik	17
2.2 Elemen Perancangan Kota	21
2.2.1 Aspek Fisik Pembentuk Ruang Jalan	22

2.2.1.1 Bentuk dan Massa Bangunan	22
2.2.1.2 Jalur pedestrian	33
2.2.1.3 Penandaan	39
2.2.2 Aspek Aktifitas Ruang Jalan	39
2.2.2.1 Aktivitas Non Pedestrian (kendaraan)	42
2.2.2.2 Aktivitas Pedestrian (Orang)	50
2.3 Konsep Livable Streets	53
2.3.1 Gambaran umum Livable Streets	53
2.3.2 Karakter Livable Streets	54
2.4 Pengembangan Urban Heritage	59
2.5 Sintesa Pustaka	61
 BAB III METODOLOGI PENELITIAN	 65
3.1 Pendekatan Penelitian	65
3.2 Jenis Penelitian	66
3.3 Variabel Penelitian dan Definisi Operasional	66
3.4 Populasi dan Sampel	69
3.5 Metode Pengumpulan Data	71
3.6.1 Mengidentifikasi karakteristik fisik ruang terbuka publik “street” pada koridor Jalan Rajawali	99
3.6.2 Mengidentifikasi pola pemanfaatan ruang terbuka publik “street” pada koridor Jalan Rajawali	99
3.7 Tahapan Penelitian	100
 BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN	 103
4.1 Gambaran Umum Wilayah Studi	103
4.1.1 Wilayah Administratif	103
4.1.2 Sejarah Jalan Rajawali dalam Kawasan Kota Lama Surabaya	105
4.1.3 Periode saat ini dan Rencana	

Pengembangan Koridor Jalan Rajawali dalam Kawasan Kota Lama Surabaya	108
4.1.4 Penggunaan Lahan Makro dan Mikro	117
4.1.5 Kondisi Aspek Transportasi	120
4.1.5.1 Sistem Jaringan dan Dimensi Jalan	120
4.1.5.2 Kondisi Jalur Pedestrian	121
4.1.5.3 Moda transportasi dan sistem perparkiran....	131
4.1.6 Kondisi Aspek Tata Bangunan dan Lingkungan.....	135
4.1.6.1 Kondisi Eksisting Ketinggian Bangunan	135
4.1.6.2 Kondisi Eksisting Setback Bangunan.....	136
4.1.6.3 Kondisi Eksisting Fasad Bangunan	136
4.2 Analisis dan Pembahasan	143
4.2.1 Menganalisis Karakteristik Fisik Ruang Terbuka Publik “Street” Koridor Heritage Jalan Rajawali.....	143
4.2.1.1 Analisis Kualitas Keterlingkupan Ruang Koridor	143
4.2.1.2 Analisis Kualitas Karakter Fasad Bangunan Koridor	177
4.2.2 Menganalisis Pola Pemanfaatan Ruang Koridor Heritage Jalan Rajawali	192
4.2.2.1 Analisis Pola Aktivitas Pemanfaatan Ruang bagi Pedestrian	192
4.2.2.2 Analisis Aktivitas Lalu Lintas Kendaraan....	244
4.2.3 Kualitas Ruang Terbuka Publik pada Koridor Heritage Jalan Rajawali	255
 BAB V PENUTUP	263
5.1 Kesimpulan.....	263
5.2 Rekomendasi	264

DAFTAR PETA

Peta 1.1 Batas Wilayah Penelitian	8
Peta 3.1 Peta Unit Amatan	72
Peta 3.2 Peta Blok Amatan	72
Peta 4.1 Batas Administrasi Wilayah Penelitian	104
Peta 4.2 Sebaran Eksisting dan Potensi Wisata	110
Peta 4.3 Sebaran Bangunan Kuno dan Cagar Budaya	112
Peta 4.4 Penggunaan Lahan	118
Peta 4.5 Lebar dan Tipologi Pedestrian	122
Peta 4.6 Sebaran Fasilitas Jalur Pedestrian	130
Peta 4.7 Sistem Perparkiran	134
Peta 4.8 Eksisting Ketinggian Bangunan	136
Peta 4.9 Eksisting Setback Bangunan	136
Peta 4.10 Eksisting Fasade Bangunan	142
Peta 4.11 Kluster Street Wall (Hardscape)	150
Peta 4.12 Tipologi Penggalan	152
Peta 4.13 Kualitas Keterlingkupan Jalan Rajawali	176
Peta 4.14 Penggalan Analisis Kualitas Fasad Bangunan	178
Peta 4.16 Aktivitas Hari Kerja	194
Peta 4.17 Aktivitas Hari Libur (Sabtu)	206
Peta 4.18 Aktivitas Hari Libur (Minggu)	218

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1 Kerangka Berfikir	13
Tabel 2.1 Sintesa Definisi Ruang Terbuka Publik	12
Tabel 2.2 Sintesa Fungsi Ruang Terbuka Publik	15
Tabel 2.3 Sintesa Jalan sebagai Ruang Terbuka Publik ..	19
Tabel 2.4 Keterkaitan Definisi RTP Secara Umum dan Berupa Jalan	21
Tabel 2.5 Faktor Pembentuk Ruang Jalan	23
Tabel 2.6 Kualitas enclosure menurut Spreiregen	25
Tabel 2.7 Kajian Aktivitas Ruang Jalan	41
Tabel 2.8 Nilai emp pada Jalan Perkotaan	43
Tabel 2.9 Derajat Tingkat Pelayanan Jalan (TPJ)	44
Tabel 2.10 Kapasitas Dasar Jalan (C0)	46
Tabel 2.11 Faktor koreksi kapasitas akibat lebar jalan ...	46
Tabel 2.12 Klasifikasi Gangguan Samping	47
Tabel 2.13 Faktor Koreksi Akibat Gangguan Samping (FCSF) untuk jalan yang mempunyai bahu jalan	48
Tabel 2.14 Faktor koreksi kapasitas akibat ukuran kota (FCCS)	49
Tabel 2.15 Tabel Kajian Aspek Aktivitas Pedestrian	52
Tabel 2.16 Kajian Kriteria Livabel Street	55
Tabel 2.17 Karakter Fisik dan Aktivitas Livable Streets	58
Tabel 2.19 Variable Aspek Fisik	61
Tabel 2.20 Variabel Aktivitas Ruang Jalan	63
Tabel 3.1 Variabel Karakteristik Fisik Ruang Publik “Street”	66
Tabel 3.2 Variabel Aktivitas Ruang Jalan	68
Tabel 3.3 Kebutuhan Data	74
Tabel 3.4 Tahap Analisis Data	97

Tabel 4.1 Batasan Wilayah Administrasi	104
Tabel 4.2 Daftar Bangunan Cagar Budaya di Koridor Jalan Rajawali.....	110
Tabel 4.3 Proporsi Penggunaan Lahan Makro	117
Tabel 4.4 Daftar Jenis Penggunaan Lahan Mikro	118
Tabel 4.6 Skoring Variabel Street Wall	146
Tabel 4.7 Skoring Data Tinggi Bangunan.....	147
Tabel 4.8 Skoring Data Setback Bangunan.....	148
Tabel 4.9 Penentuan Tipologi Pelingkup Hardscape	152
Tabel 4.9 Ilustrasi Nilai d/h pada Tiap Tipologi (Tipe) .	155
Tabel 4.11 Nilai dan Kualitas Enclosure Menurut Pakar	170
Tabel 4.12 Kualitas Fasad Menurut Pakar	177
Tabel 4.13 Kualitas Fasad Bangunan di Jalan Rajawali Surabaya.....	181
Tabel 4.13 Variabel dan Contoh jenis aktivitas	192
Tabel 4.14 Pola Aktivitas Pemanfaatan Ruang Koridor Jalan Rajawali di Hari Kerja.....	195
Tabel 4.15 Pola Aktivitas Pemanfaatan Ruang Koridor Jalan Rajawali di Hari Sabtu.....	207
Tabel 4.16 Pola Aktivitas Pemanfaatan Ruang Koridor Jalan Rajawali di Hari Minggu	219
Tabel 4.17 Kualitas Ruang Sebagai Wadah Aktivitas ...	233
Tabel 4.18 Komposisi Kendara di Hari Kerja	246
Tabel 4.19 Komposisi Kendara di Hari Libur	247
Tabel 4.20 Tingkat Pelayanan Jalan pada Koridor Heritage Jalan Rajawali.....	251
Tabel 4.21 Kualitas Ruang Terbuka Publik Jalan Rajawali.....	255
Tabel 4.22 Output Hasil Sasaran 1 (Aspek Fisik) dan Hasil Sasaran 2 (Aspek Aktivitas).....	257

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Kerangka Berfikir.....	10
Gambar 2.1 Proporsi ideal pada ruang pergerakan	26
Gambar 2.2 Elemen Softscape Street Walls.....	26
Gambar 2.3 Elemen Hardscape Street Walls	27
Gambar 2.4 Elemen lantai dan atap ruang jalan.....	27
Gambar 2.5 Ragam kesan dari fasade bangunan.....	29
Gambar 2.6 Berbagai Detail Arsitektur Kolonial Belanda	32
Gambar 2.7 Pedestrian Sidewalk.....	33
Gambar 2.8 Pedestrian Promenade	34
Gambar 2.9 Pedestrian Arcade	34
Gambar 2.10 Pedestrian Green Pathway	34
Gambar 2.11 Pedestrian Underground	35
Gambar 2.12 Pedestrian Elevated	35
Gambar 2.13 Kebutuhan Min Ruang Pejalan Kaki	36
Gambar 2.14 Ilustrasi pemanfaatan ruang KUKF	37
Gambar 2.15 Ilustrasi pemanfaatan ruang pameran	38
Gambar 2.16 Lebar minimum jalur sepeda dengan pejalan kaki dengan pemisah terhadap jalan raya	38
Gambar 2.17 keterkaitan antara kualitas ruang luar dengan aktivitas ruang luar yang terjadi....	51
Gambar 3.1 Sampel Bangunan	70
Gambar 3.2 Tahapan Analisis dalam Penelitian	102
Gambar 4.1 Peta Frontanchemen II.....	106
Gambar 4.2 Peta Zona Penataan Kota Lama Surabaya...	109
Gambar 4.3 Gedung Internatio	113
Gambar 4.4 Gedung Cerutu.....	114
Gambar 4.5 Diagram Penggunaan Lahan Makro	118

Gambar 4.6 Dimensi jalan Koridor Heritage Jalan Rajawali.....	121
Gambar 4.7 Pedestrian tipe sidewalk dan arcade pada wilayah penelitian (kanan ke kiri)	121
Gambar 4.8 Fasilitas Penyebrangan	123
Gambar 4.9 Jalur hijau a, b, dan c pada wilayah penelitian	124
Gambar 4.10 Lampu Penerangan Jalan	125
Gambar 4.11 Lampu pagar, Lampu dinding, Lampu taman	125
Gambar 4.12 Bangku permanen, Bangku kayu non-permanen (informal), Bidang pagar tembok.....	126
Gambar 4.13 Tiang pembatas, Tempat sampah, Telpon umum dan Halte di Wilayah Penelitian	127
Gambar 4.14 Street Art pada wilayah penelitian	127
Gambar 4.15 Rambu parkir khusus, Petunjuk arah skala kota, Petunjuk arah skala kawasan... ..	128
Gambar 4.16 Tiang Reklame dan Stiker/Poster Iklan Liar.	129
Gambar 4.17 Penanda BCB dan Monumen	129
Gambar 4.18 Suasana moda transportasi publik yang mangkal di Terminal bayangan	132
Gambar 4.19 Kondisi Sistem Perparkiran	133
Gambar 4.20 Kondisi Eksisting Ketinggian Bangunan...	136
Gambar 4.21 Berbagai Detail Arsitektur Kolonial.....	138
Gambar 4.22 Contoh Fasad Bangunan dengan Gaya Kolonial di Jalan Rajawali	139
Gambar 4.23 Contoh Fasad Bangunan dengan Gaya Modern di Jalan Rajawali	140

Gambar 4.24 Contoh Bangunan Gaya Modern dengan Pagar/Tembok Pembatas Terbuka	141
Gambar 4.25 Contoh Bangunan/Kavling dengan Pagar/Tembok Pembatas Tertutup	142
Gambar 4.26 Proses Analisa Overlay Street Wall	149
Gambar 4.27 Fasad Bangunan Koridor Jalan Rajawali Surabaya	179
Gambar 4.28 Ketinggian Fasad Bangunan Koridor Jalan Rajawali Surabaya	180
Gambar 4.29 Bersepeda di Jalur Pedestrian	203
Gambar 4.30 Suasana aktivitas pagi hari pada hari kerja	204
Gambar 4.31 Suasana aktivitas siang hari (hari kerja)	204
Gambar 4.32 Suasana aktivitas perparkiran dan pangkalan kendaraan	204
Gambar 4.33 Suasana aktivitas malam hari di hari kerja	205
Gambar 4.34 Suasana aktivitas pagi hari pada hari libur (Sabtu)	217
Gambar 4.35 Suasana aktivitas siang hari pada hari libur (Sabtu)	217
Gambar 4.36 Suasana aktivitas malam hari pada hari libur (Sabtu)	218
Gambar 4.37 Pangkalan kendaraan umum di hari libur (Sabtu)	218
Gambar 4.38 Suasana aktivitas pagi hari pada hari libur (Minggu)	228
Gambar 4.39 Suasana aktivitas siang hari (Minggu)	228
Gambar 4.40 Suasana aktivitas malam hari (Minggu)	229
Gambar 4.41 Pangkalan kendaraan umum (Minggu)	229
Gambar 4.42 Grafik Volume Kendaraan pada Jalan Rajawali	248
Gambar 4.43 Grafik Drajat Kejenuhan	253



BAB I

PENDAHULUAN

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Ruang publik, baik berupa lapangan maupun koridor /jaringan, merupakan salah satu elemen rancang kota yang sangat penting dalam pengendalian kualitas lingkungan ekologis dan sosial (Shirvani, 1985). Pentingnya keberadaan ruang terbuka publik dalam meningkatkan kenyamanan tinggal di kawasan perkotaan sudah menjadi isu global. Hal ini ditunjukkan dengan tercetusnya tema “*Public Space for All*” atau “Ruang Publik untuk Semua” oleh UN-HABITAT untuk Hari Habitat Dunia 2015 yang diperingati pada 5 Oktober 2015 lalu. Dalam ulasan Hari Habitat Dunia 2015 pada website resminya UN-HABITAT atau Badan Perserikatan Bangsa-Bangsa untuk program hunian manusia, menyatakan bahwa ruang publik dan jalan-jalan yang dirancang dan dikelola dengan baik merupakan aset utama bagi *livability* (kemampuan hidup) dan perekonomian kota. Ruang publik yang baik mampu meningkatkan kohesi masyarakat, meningkatkan kesehatan, kebahagiaan dan kesejahteraan bagi semua warga, serta mendorong investasi, pembangunan ekonomi dan kelestarian lingkungan (UN-HABITAT, 2015).

Pengertian ruang terbuka publik secara singkat merupakan suatu ruang yang berfungsi untuk kegiatan-kegiatan masyarakat yang berkaitan dengan sosial, ekonomi, dan budaya (Darmawan, 2007). Ruang publik merupakan tempat yang dapat diakses dan menyenangkan bagi semua tanpa motif memperoleh *profit* dan berlaku pada beragam bentuk spasial, termasuk taman, jalan-jalan, trotoar, pasar dan tempat bermain (UN-HABITAT, 2015). Tipologi ruang terbuka publik dalam perkembangannya memiliki banyak variasi tipe dan karakter antara lain taman umum (*public parks*), lapangan dan plasa (*squares and plazas*), ruang peringatan (*memorial space*), pasar (*markets*), jalan (*streets*), tempat bermain (*playground*), jalan hijau dan jalan taman (*green ways and parkways*), atrium/pasar didalam ruang (*atriumlindoor market*

place), pasar/pusat perbelanjaan di pusat kota (*market place/downtown shopping center*), serta ruang dilingkungan rumah (*found/neighborhood spaces*) waterfront (Carr dkk, 1992). Dalam hal ini penulis mengerucutkan penelitian pada pengembangan ruang publik berupa “*streets*” atau koridor jalan sebagai upaya menuju kawasan kota yang *livable* (layak huni/ berdaya hidup).

Sebagai ruang terbuka publik, koridor jalan berperan sebagai sebuah wilayah umum yang dapat dilalui oleh berbagai kelompok dan segmen masyarakat. Menurut Allan B. Jacobs (1995), jalan tidak hanya memberikan sebuah arti dari fungsi untuk bersirkulasi tetapi juga sebagai arena ekspresi sosial. Menurut Bruce Appleyard (2006), Jalan adalah ruang publik yang paling mudah diakses, Jalan seharusnya menjadi tempat dimana masyarakat bersosialisasi dan membangun komunitas dan dimana pemuda atau pun orang tua sama-sama menggunakannya dalam kegiatan yang menyehatkan. Tidak hanya itu, pengembangan koridor jalan sebagai ruang terbuka publik juga memiliki peran penting sebagai salah satu elemen pembentuk struktur dan identitas kota. Hal ini sejalan dengan pendapat Bevan (2007) bahwa koridor jalan memiliki peranan penting terkait dengan bagaimana suatu kota itu terbangun dan berfungsi. Jane Jacobs (1961) dalam *The Death and Life of Great American Cities* menyatakan bahwa, “*if a city’s streets look interesting, the city looks interesting; if they look dull, the city looks dull*”. Merangkum pengertian kompleks dan penafsiran tentang koridor jalan, secara sederhana jalan sebagai ruang publik yang paling mudah diakses bagi siapa saja merupakan ruang sosial yang juga memiliki peranan penting dalam membentuk dan merefleksikan identitas kota.

Akan tetapi pemanfaatan koridor jalan saat ini lebih fokus pada ruang pergerakan, khususnya pada pergerakan kendaraan bermotor. Peran koridor jalan sebagai tempat kegiatan dan interaksi sosial pun mulai menghilang, sedangkan peran tersebut merupakan peran yang mempengaruhi terbentuknya identitas suatu kota dengan menggambarkan kehidupan kota berdasarkan kegiatan dan interaksi masyarakat di dalamnya.

Seperti yang telah disebutkan Ridwan Kamil (2015) dalam bukunya “Mengubah Dunia Bareng-Bareng”, tentang beberapa jalan-jalan di dunia yang telah sukses menghidupkan kotanya. Mulai dari keriuhan koridor Jalan Las Ramblas di Barcelona, eksotisme Malioboro di Yogya, kemeriahian *market street* di San Francisco, serta The Camps Elysees di Paris atau Orchard Road di Singapura yang telah menjadi *landmark* kebanggaan kotanya. Semuanya menjadi cerminan wajah kota yang lebih manusiawi dan *livable* (Kamil, 2015).

Hal yang sama dapat kita ciptakan di Surabaya. Surabaya terkenal dengan sebutan Kota Pahlawan. Identitas Surabaya sebagai Kota Pahlawan didasarkan pada SK Penetapan Pemerintah No. 9/UM/1946 tentang penetapan Hari Pahlawan Nasional 10 Nopember. Identitas ini dilandasi oleh rangkaian peristiwa 10 November 1945 yang menjadi peristiwa penting dan paling menentukan kelangsungan sejarah perjuangan bangsa Indonesia dalam mempertahankan kemerdekaan. Sebagai sebuah kota yang memiliki sejarah panjang, Kota Surabaya juga memiliki suatu pusat kota lama yang dikenal juga dengan nama kota bawah (*Beneden Stad*) (Handinoto, 1996). Di kawasan inilah cikal bakal peristiwa bersejarah tersebut terjadi. Sebagai bentuk upaya pelestarian kawasan *heritage*, pemerintah kota Surabaya telah mendeliniasi kawasan ini sebagai Kawasan Kota Lama Surabaya dengan dibuatnya dokumen Rencana Tata Ruang Kawasan Strategis Kota Lama Surabaya 2012. Melihat keterkaitan diatas, artinya perkembangan Kawasan Kota Lama Surabaya memiliki peranan penting terhadap pencitraan identitas Kota Surabaya.

Namun upaya perencanaan saja belum cukup, selanjutnya perlu adanya upaya pengembangan dan pembangunan secara tepat. Perkembangan pesat Kota Surabaya saat ini berbanding terbalik dengan perkembangan awal pusat Kota Surabaya yang kaya akan nilai sejarah. Kawasan ini lambat laun mulai mengalami penurunan vitalitas yang ditandai dengan adanya degradasi kualitas fisik dan lingkungan serta hilangnya berbagai aktivitas pada kawasan (Hapsari, 2015). Beragam upaya revitalisasi telah dilakukan,

namun sampai saat ini hasilnya belum dapat dirasakan. Banyaknya benturan yang dihadapi ketika revitalisasi dilakukan pada umumnya bermuara pada konsep yang tidak tepat (Hapsari, 2015). Konsep yang tidak tepat tersebut antara lain: 1) sekedar pemolesan fisik belaka; 2) tidak menyentuh properti individu masyarakat dan roh kawasan; 3) terjebak paradigma bahwa pelestarian pusaka bertentangan dengan pengembangan ekonomi (Wongso (2006) dalam Hapsari, 2015). Oleh karena itu dibutuhkan konsep pengembangan yang lebih spesifik pada Kawasan Kota Lama Surabaya dalam rangka mendukung rencana revitalisasi yang sudah berjalan.

Livable streets merupakan konsep sebuah jalan yang dirancang untuk memungkinkan perjalanan yang aman dan nyaman oleh semua pengguna, termasuk kendaraan bermotor, pejalan kaki (termasuk para penyandang cacat), angkutan umum dan pengendara sepeda (Donald Appleyard, 1981). Donald Appleyard (1981) juga menyatakan bahwa jalan yang *livable* (berdaya hidup) tidak hanya berfungsi sebagai sirkulasi, namun juga menjadi pusat sosial atau tempat masyarakat melakukan berbagai aktivitas. Dalam penerapannya, *Livable streets* telah diterjemahkan sebagai upaya untuk lebih mengintegrasikan kebutuhan pejalan kaki dan tujuan pembangunan lokal kedalam sebuah perancangan jalan (Hartanti, 2014). Sebuah konsep yang mengoptimalkan fungsi jalan sebagai ruang publik tempat masyarakat bersosialisasi dan beraktifitas, serta sangat memperhitungkan kebutuhan tiap pengguna jalan inilah yang dibutuhkan dalam pengembangan koridor *heritage* Kota Lama Surabaya.

Dalam penelitian ini penulis memposisikan Jalan Rajawali sebagai *City Entries* atau jalan masuk kota yakni dalam lingkup Kawasan Kota Lama Surabaya. Hal ini dikarenakan secara administratif dan sistem sirkulasinya, Jalan Rajawali merupakan jalan pertama yang dilalui kendaraan untuk memasuki kawasan inti Kota Lama Surabaya, terutama dari arah pelabuhan tanjung perak. Hal ini juga turut mendukung pelestarian vitalitas Jalan Rajawali

terhadap kawasan Kota Lama Surabaya sebagaimana menurut Handinoto (1996), Koridor Jalan Rajawali merupakan bagian dari pola jalan kota lama yang jalan-jalan utamanya sebagai berikut: Heerenstraat (sekarang Jalan Rajawali); Willemstraat (sekarang Jalan Jembatan Merah); Roomkatholikstraat (sekarang Jalan Kepanjen); Boomstraat (sekarang Jalan Branjangan); Schoolstraat (sekarang Jalan Garuda); Werfstraat (sekarang Jalan Penjara); dan Societeitstraat (sekarang Jalan Veteran). Saat ini pun dalam Rencana Strategis Kawasan Kota Lama Surabaya tahun 2012, Jalan Rajawali merupakan salah satu zona inti pada kawasan cagar budaya kota lama.

Ditinjau dari nilai sejaranya, Jalan Rajawali memiliki nilai sejarah yang kuat melekat padanya hingga saat ini yang ditandai dengan adanya Taman Jayangrono. Taman yang dibuat sebagai *Memorial Park* untuk mengenang semangat perjuangan *arek-arek Suroboyo* dalam pertempuran Surabaya (Eligius dalam discoversurabaya.com, 2015). Tak hanya itu, Jalan Rajawali yang termasuk Kawasan Jembatan Merah memiliki keistimewaan lain. Salah satu keistimewaannya adalah banyaknya bangunan-bangunan bernilai historis yang dibangun pada masa kolonial Belanda dan memiliki gaya arsitektur kolonial modern (Hapsari, 2015). Letak administratif, sistem sirkulasi, nilai historis, serta bangunan-bangunan khas kolonial tersebut merupakan potensi awal Jalan Rajawali yang dapat dikembangkan menjadi ruang terbuka publik berupa koridor yang *livable* (berdaya hidup), sehingga mendorong keinginan masyarakat dan wisatawan untuk beraktifitas dan bersosialisasi di koridor ini.

Namun saat ini disamping potensi yang dimiliki Jalan Rajawali tersebut, terdapat beberapa persoalan-persoalan yang menghambat perkembangannya. Berikut persoalan-persoalan yang terjadi di lingkungan Jalan Rajawali berdasarkan hasil penelitian Inertia Indi Hapsari (2015) terkait persoalan yang menyebabkan penurunan vitalitas kawasan, yakni: Banyaknya bangunan yang kumuh, tak terawat serta dibiarkan kosong terbengkalai. Adanya beberapa bangunan baru yang tidak menyesuaikan bentuk dan

karakter arsitekturnya dengan bangunan lama di sekitarnya. Kawasan hanya aktif dan ramai dari pagi hingga sore hari, diatas jam 7 malam hanya terlihat aktivitas lalu lintas saja. Di beberapa spot terlihat PKL maupun kios semi permanen yang berjualan. Kendaraan umum yang tidak tertib di terminal bayangan dekat Taman Jayengrono. Kurangnya lahan parkir umum, sehingga banyak kendaraan parkir secara *on-street* dan menghalangi jalan karena menggunakan hampir setengah dari badan jalan. Hal yang sama juga pernah diutarakan oleh Winton Danardi (2010), yakni terdapatnya konflik kepentingan antara pejalan kaki dengan pengendara kendaraan bermotor, antara operator kendaraan umum serta pengguna kendaraan lainnya. Hal ini dapat dilihat dari jalur pedestrian yang belum dimanfaatkan secara optimal oleh pejalan kaki dan disalahgunakan sebagai tempat parkir, dibutuhkan lahan parkir secara *on street* pada keberadaan tanda larangan parkir, serta belum adanya kantong-kantong parkir *off street* yang tersebar di sepanjang koridor. Persoalan-persoalan seperti inilah yang dapat mengurangi kenyamanan dan keamanan bagi setiap pengguna jalan, yang berdampak pada kurangnya kualitas Jalan Rajawali sebagai ruang terbuka publik.

Berdasarkan potensi dan persoalan diatas, maka strategi pengembangan koridor Jalan Rajawali sebagai ruang terbuka publik melalui pendekatan konsep *livable street* (daya hidup jalan) merupakan salah satu solusinya sehingga posisi Jalan Rajawali sebagai *City Entries* Kawasan Kota Lama yang mendorong perkembangan Kawasan Kota Lama dapat tercipta. Untuk merumuskan strategi pengembangan tersebut maka dibutuhkan penelitian ini, yakni penelitian untuk mengetahui sejauh apa kualitas Jalan Rajawali sebagai ruang terbuka publik yang dilihat dari aspek fisik pembentuk ruangnya dan aspek aktivitas yang telah terwadahi didalamnya. Dengan begitu, kualitas yang sudah dimiliki dapat dijadikan bahan pertimbangan dalam penelitian berikutnya terkait bagaimana strategi pengembangan *livable streets* (jalan yang berdaya hidup).

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah dikemukakan di atas, maka dapat disimpulkan bahwa pemanfaatan Jalan Rajawali sebagai ruang terbuka publik belum dioptimalkan. Hal tersebut terlihat dari koridor tidak aktif sepanjang hari dan didominasi oleh aktivitas lalu lintas kendaraan, koridor hanya aktif dari pagi hingga sore saja. Kendaraan umum yang tak tertib dan kurangnya parkir *off-street* membuat jalur pedestrian turut dikuasai sebagai tempat parkir hingga parkir *on-street* didepan tanda larangan parkir. Serta banyak bangunan yang terbelenggu dan spot-spot PKL semi permanen berjualan secara tidak teratur, mengurangi kenyamanan dan keamanan bagi setiap pengguna jalan. Oleh karena itu perlu dilakukannya penelitian ini guna mengetahui kualitas ruang terbuka publik jalan seperti apa yang dimiliki Koridor *Heritage* Jalan Rajawali baik dilihat dari aspek fisik maupun aspek aktivitasnya, sebagai langkah awal sebelum menentukan strategi pengembangan yang tepat. Maka dari itu pertanyaan penelitian yang muncul adalah Bagaimana kualitas ruang terbuka publik yang dimiliki koridor *heritage* Jalan Rajawali Surabaya?

1.3 Tujuan dan Sasaran

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui kualitas ruang terbuka publik yang dimiliki Jalan Rajawali Kota Lama Surabaya. Untuk memenuhi tujuan tersebut ada pun sasaran yang akan dilakukan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Mengidentifikasi karakteristik fisik ruang terbuka publik "*street*" pada koridor *heritage* Jalan Rajawali.
2. Mengidentifikasi pola aktivitas pemanfaatan ruang terbuka "*street*" pada Jalan Rajawali.

1.4 Ruang Lingkup

Dalam penelitian ini terdapat ruang lingkup yang membatasi fokus penelitian. Ruang lingkup penelitian ini dibagi menjadi tiga, yaitu ruang lingkup wilayah yang menjelaskan

batasan fisik dari wilayah penelitian, ruang lingkup pembahasan yang menjelaskan batasan pada aspek yang akan dibahas dan ruang lingkup substansi yang membahas teori dan konsep yang akan digunakan dalam penelitian.

1.4.1 Ruang Lingkup Wilayah

Lingkup wilayah pada penelitian ini adalah ruang terbuka publik berupa jalan yakni penggalan koridor Jalan Rajawali yang termasuk ke dalam Kawasan Kota Lama Surabaya yakni di Kelurahan Krembangan, Kecamatan Krembangan, Kota Surabaya. Batasan-batasan koridor tersebut dapat dilihat pada **Peta 1.1**.

1.4.2 Ruang Lingkup Pembahasan

Lingkup pembahasan yang dibahas pada penelitian ini dilihat dari sudut pandang elemen perancangan kota yang paling berkaitan dengan ruang terbuka publik berupa “*street*” atau koridor jalan.

1.4.3 Ruang Lingkup Substansi

Dalam penelitian ini, lingkup substansi berupa teori, konsep dan metode analisis yang digunakan adalah sebagai berikut:

1. Teori Ruang Terbuka Publik dan Perancangan Kota
2. Metode Analisis Deskriptif Kualitatif dan Analisis GIS

1.5 Manfaat Penelitian

Manfaat dari penelitian ini turut berkontribusi terhadap beberapa disiplin ilmu yang saling terkait yakni perencanaan kota, perencanaan transportasi, desain perkotaan dan lain sebagainya. Manfaat dari penelitian ini dapat dibagi menjadi dua yaitu manfaat secara teoritis dan secara praktis. Secara teoritis penelitian ini dapat memberikan rekomendasi kerangka teoritis singkat dalam mengidentifikasi, mengukur dan membimbing perencanaan dan desain suatu koridor secara spasial, yakni dengan penerapan teori-teori Ruang Terbuka Publik melalui metode analisis berbasis GIS (Geographic Information System). Secara praktis penelitian ini

memberi bahan pertimbangan alternatif bagi praktisi baik pemerintah atau pun swasta dalam merencanakan pengembangan koridor jalan sebagai ruang terbuka publik, khususnya pada koridor di Kawasan *Heritage* agar lebih hidup kembali.

1.6 Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan menjelaskan mengenai pokok pikiran yang ada di setiap bab yakni terdiri dari:

BAB I Pendahuluan

Pada bab ini menjelaskan mengenai latar belakang penelitian, perumusan masalah, tujuan dan sasaran penelitian, ruang lingkup penelitian, manfaat penelitian, hasil yang diharapkan serta sistematika pembahasan.

BAB II Tinjauan Pustaka

Pada bab ini menjelaskan mengenai teori-teori yang dijadikan pedoman atau dasar dalam melakukan proses analisa yang berkaitan tentang Ruang Terbuka Publik dan Konsep *Livable Streets*.

BAB III Metodologi Penelitian

Pada bab ini menjelaskan tentang pendekatan yang akan digunakan dalam porses penelitian, baik dari tahap pengumpulan data serta dalam tahap analisa.

BAB IV Gambaran Umum dan Pembahasan

Pada bab ini menjelaskan tentang gambaran umum wilayah, data-data kondisi eksisting pada wilayah penelitian yang digunakan sebagai bahan analisa, dan pembahasan analisa penelitian.

BAB V Kesimpulan dan Rekomendasi

Pada bab ini menjelaskan tentang kesimpulan dari hasil penelitian yang telah didapat dari proses analisa dan rekomendasi langkah-langkah yang perlu dilakukan selanjutnya dalam mendukung tujuan penelitian.

1.7 Kerangka Berfikir

Adapun kerangka atau pun alur berfikir dari penelitian ini dapat dilihat pada bagan berikut ini: (Halaman berikutnya)

LATAR BELAKANG (TEORITIK)		BERPERAN SEBAGAI	
1	Pentingnya Ruang Publik aset utama bagi livability dan perekonomian kota. <i>Harold Shawcross, 1993 UN-E-HABITAT, 2013</i>	Ruang Sosial	<i>Allan B. Jacobs, 1993 Bruce Appleyard, 2006</i>
2	Jalan adalah Ruang Terbuka Publik yang paling mudah diakses. <i>Bruce Appleyard, 2006</i>	Mengrepresentasikan kehidupan dan identitas Kota	<i>Bernar, 2007 Jean Jacob, 1961 Redman Kraml, 2013</i>
LATAR BELAKANG (EMPIRIK)			
3	Kota Lama Surabaya berperan penting dalam merepresentasikan Identitas Kota Surabaya sebagai "Kota Pahlawan" <i>SK Perencanaan Kota No. 92/UM/1946 Handojono, 1996 Rencana Strategis Kota Lama Surabaya, 2017</i>		
4	Pemanfaatan Ruang Terbuka Publik "Street" pada Kawasan Kota Lama Surabaya belum dioptimalkan. Jalan Rajawali yang berbatasan sebagai City Entrance. <i>Arzuman Pambila, 2016</i>		

Tantangan	Potensi
<ul style="list-style-type: none">• <i>Elenguz (2015), Winda Damard (2010), Survey Lapangan (2016)</i>• Kawasan hanya aktif dan ramai di pagi hingga sore hari. Malam hari didominasi oleh aktivitas lalu lintas• <i>Ketersediaan kendaraan terutama pada terminal banyak digunakan</i>• <i>Parkir on street dan pada jalur pedestrian PKL dan kios semu permanen</i>• <i>Bangunan umum konsep tertumpang</i>• <i>Bangunan baru tidak harmonis</i>	<ul style="list-style-type: none">• <i>Survey Lapangan (2016), Handicrete (1996), Rencana Strategis Kota Lama Surabaya 2012, Elenguz (2015), Lapangan (2015)</i>• Posisi administratif dan sirkulasi yang strategis• <i>Koridor Ibu Kota Lama Surabaya</i>• <i>Memiliki nilai sejarah</i>• <i>Memiliki bangunan bersejarah khas</i>

SOLUSI: JALAN SEBAGAI RUANG PUBLIK

Konsep livable street yang mengoptimalkan fungsi jalan sebagai ruang publik tempat masyarakat berkolaborasi dan beraktivitas, serta mengintegrasikan kebutuhan penelitian kaki dengan pembangunan lokal. *(Donald Appleyard, 1981 dan Hansot, 2015)*

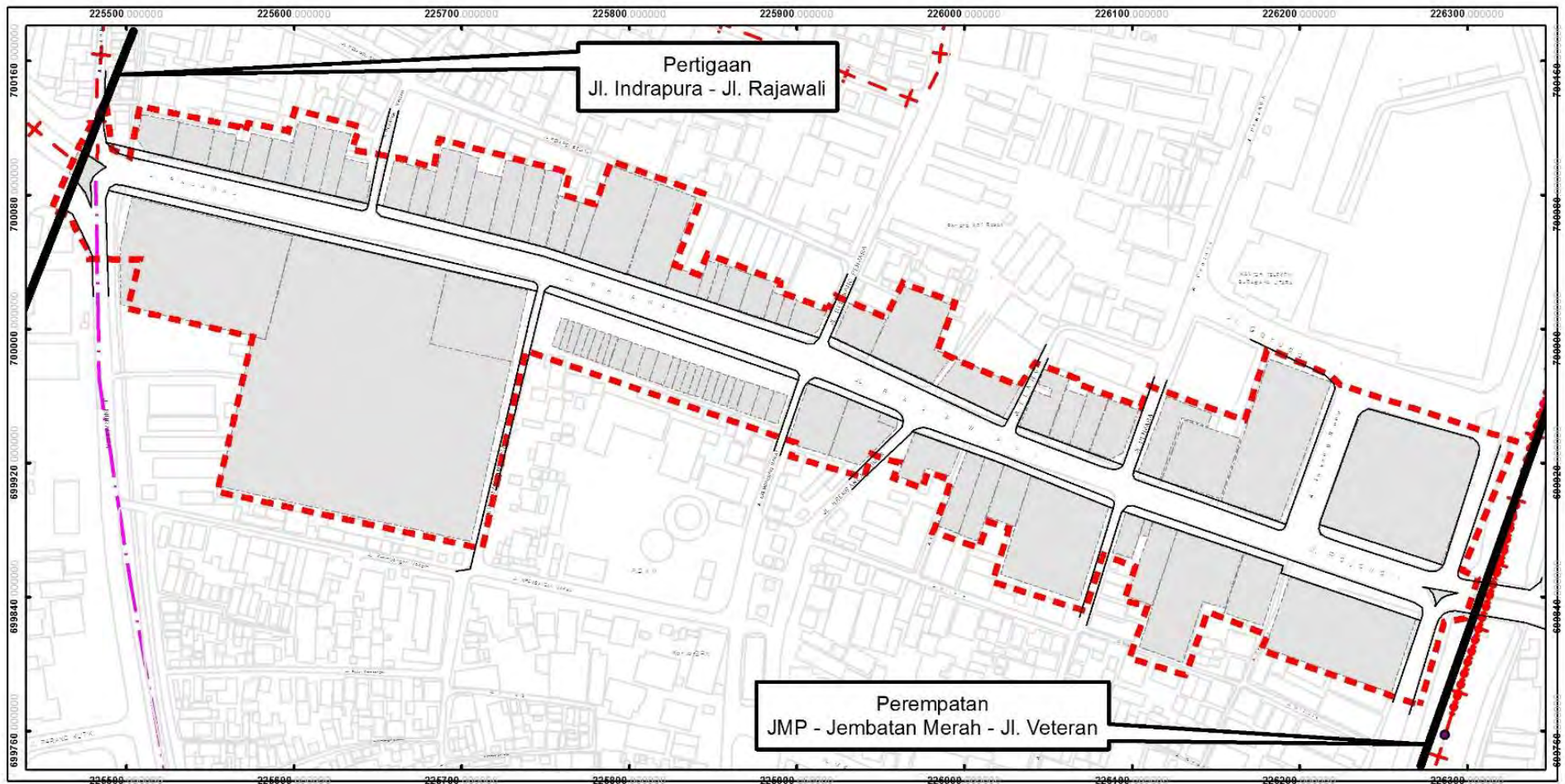
TUJUAN: Mengetahui kualitas ruang terbuka publik di Jalan Rajawali Kota Lama Surabaya.

SASARAN

1	Identifikasi karakteristik fisik ruang terbuka publik "street" pada koridor Jalan Rajawali <i>Analisa Definisi Kuantitatif dan Overlay GIS</i>
2	Identifikasi pola aktivitas pemanfaatan ruang terbuka "street" pada koridor Jalan Rajawali

OUTPUT

"KUALITAS KETERLINGKUPAN RUANG, KUALITAS KARAKTER FASAD BANGUNAN, DAN POLA PENMANFAATAN RUANG BAGI ORANG DAN KENDARAAN"



**Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota
Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan
Institut Teknologi Sepuluh Nopember
Surabaya 2016**

**Pengembangan Koridor Heritage Jalan Rajawali
Surabaya Sebagai Ruang Terbuka Publik
Berdasarkan Konsep Livable Streets**

1.1 Peta Batas Wilayah Penelitian

Legenda

- - - Batasan Penelitian
- Deretan Kavling



Coordinate System: WGS 1984 UTM Zone 49S
Projection: Transverse Mercator
Datum: WGS 1984

SKALA 1:3,500
50 25 0 50 Meters

Sumber :
Peta Garis Surabaya 2012
Survei Primer 2016



BAB II

TINJUAN PUSTAKA

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Ruang Terbuka Publik (*Public Open Space*)

Menurut Gunadi (1995) dalam perancangan ruang kota dikenal istilah ruang terbuka (*open space*), yakni daerah atau tempat terbuka di lingkungan perkotaan. Sedangkan ruang publik (*public space*) dapat didefinisikan secara harfiah, yakni *public* merupakan sekumpulan orang-orang tak terbatas siapa saja dan *space* atau ruang merupakan suatu bentuk tiga dimensi yang terjadi akibat adanya unsur-unsur yang membatasinya (Ching, 1996). Ruang terbuka publik (*public open space*) merupakan ruang yang selalu terletak di luar massa bangunan yang dapat dimanfaatkan dan dipergunakan oleh setiap orang serta memberikan kesempatan untuk melakukan berbagai kegiatan, seperti bermain, berjalan-jalan, olahraga dan sebagainya (Hakim, 2003). Ruang terbuka publik merupakan ruang terbuka yang dapat diakses secara bebas dan spontan oleh publik baik secara visual maupun fisik (Garnham, 1985).

Ruang terbuka publik didefinisikan sebagai ruang milik bersama atau lahan umum dimana masyarakat dapat melakukan kegiatan publik fungsional maupun kegiatan sampingan lainnya dalam suatu ikatan komunitas, baik itu kegiatan sehari-hari maupun berkala (Carr, 1992). Carr (1992) juga mengatakan bahwa ruang terbuka publik merupakan wadah aktivitas sosial dimana mampu melayani dan juga mempengaruhi kehidupan masyarakat kota. Hal yang serupa juga dikatakan oleh Taolin (2008) bahwa ruang terbuka publik adalah ruang yang digunakan secara bebas oleh masyarakat dalam kehidupan sehari-hari, tempat dimana setiap orang berhak datang tanpa pengecualian karena alasan sosial dan ekonomi. Ruang terbuka publik merupakan ruang yang dapat memberikan kesempatan rekreasi, lingkungan alamiah, tempat mengadakan acara khusus, ruang untuk kota bernafas, serta dapat menciptakan hubungan antara manusia dengan alam (Carmona et al, 2003).

Tabel 2.1 Sintesa Definisi Ruang Terbuka Publik

Sumber Teori	Definisi Ruang Terbuka Publik	Hasil Sintesa
Gunadi (1995)	Daerah atau tempat terbuka di lingkungan perkotaan.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Secara fisik ruang terbuka publik adalah daerah atau tempat terbuka yang berada di luar masa bangunan dan terjadi akibat adanya unsur yang membatasinya. ▪ Secara non-fisik ruang terbuka publik merupakan ruang milik bersama, dapat diakses dan digunakan secara bebas oleh masyarakat tanpa pengecualian karena alasan sosial dan ekonomi, serta mampu melayani dan mempengaruhi
Ching (1992)	<i>Public</i> merupakan sekumpulan orang-orang tak terbatas siapa saja. <i>Space</i> merupakan ruang tiga dimensi yang terjadi akibat adanya unsur yang membatasinya.	
Hakim (2003)	Ruang yang selalu terletak di luar masa bangunan yang dapat dimanfaatkan dan dipergunakan oleh setiap orang serta memberi kesempatan untuk melakukan berbagai kegiatan.	
Garnham (1985)	Ruang terbuka yang dapat diakses secara bebas dan spontan oleh publik baik secara visual maupun fisik.	
Carr (1992)	Ruang milik bersama dimana masyarakat dapat melakukan kegiatan publik fungsional maupun kegiatan sampingan lainnya dalam suatu ikatan komunitas, baik itu kegiatan sehari-hari maupun berkala.	
	Wadah aktivitas sosial dimana mampu melayani dan juga mempengaruhi kehidupan masyarakat kota.	
Taolin (2008)	Ruang yang digunakan secara bebas oleh masyarakat dalam	

	kehidupan sehari-hari, setiap orang berhak datang tanpa pengecualian karena alasan sosial dan ekonomi.	kehidupan masyarakat kota.
Carmona et al (2003)	Ruang yang dapat memberikan kesempatan rekreasi, lingkungan alamiah, tempat mengadakan acara khusus, ruang untuk kota bernafas, serta dapat menciptakan hubungan antara manusia dengan alam.	

Sumber: Penulis, 2016

Berdasarkan hasil sintesa definisi ruang terbuka publik menurut beberapa pakar diatas, penulis menyimpulkan bahwa terdapat dua macam pemahaman dalam mendefinisikan ruang terbuka publik. Pertama, pengertian ruang terbuka publik berdasarkan bentuk fisiknya sebagai ruang tiga dimensi. Kedua, pengertian ruang terbuka publik berdasarkan aspek non fisik atau karakter pokok ruang terbuka publik itu sendiri. Secara fisik ruang terbuka publik adalah daerah atau tempat terbuka yang berada di luar masa bangunan dan terjadi akibat adanya unsur yang membatasinya. Secara non fisik ruang terbuka publik merupakan ruang milik bersama, dapat diakses dan digunakan secara bebas oleh masyarakat tanpa pengecualian karena alasan sosial dan ekonomi, serta mampu melayani dan mempengaruhi kehidupan masyarakat kota. Beberapa bentuk pelayanan dari ruang terbuka publik yang dapat di peroleh masyarakat adalah seperti yang dikatakan Carmona et al (2003) bahwa ruang terbuka publik dapat memberikan kesempatan rekreasi, lingkungan alamiah, tempat mengadakan acara khusus, ruang untuk kota bernafas, serta mampu menciptakan hubungan antara manusia dengan alam yang mana turut mempengaruhi kehidupan masyarakat di suatu kota.

2.1.1 Fungsi Ruang Terbuka Publik

Ruang terbuka publik dari sudut pandang perkotaan merupakan kawasan yang dapat menciptakan karakter kota dan pada umumnya memiliki fungsi interaksi sosial bagi masyarakat, kegiatan ekonomi rakyat dan tempat apresiasi budaya (Dharmawan, 2007). Fungsi ruang publik menurut Dharmawan (2007) dapat diuraikan sebagai berikut:

1. Sebagai pusat interaksi dan komunikasi masyarakat, baik formal (seperti upacara bendera, sholat *Ied*, dan peringatan peringatan yang lain) maupun informal (seperti pertemuan individual, pertemuan kelompok masyarakat dalam acara santai dan rekreatif atau politis).
2. Sebagai ruang terbuka yang menampung koridor-koridor jalan yang menuju ke arah ruang publik tersebut dan sebagai ruang pengikat dilihat dari struktur kota, sekaligus sebagai pembagi ruang-ruang fungsi bangunan di sekitarnya serta ruang untuk transit bagi masyarakat yang akan pindah ke arah tujuan lain.
3. Sebagai tempat kegiatan pedagang kaki lima yang menjajakan makanan dan minuman, pakaian, *souvenir*, dan jasa *entertainment* seperti tukang sulap, tarian kera atau ular, dan sebagainya terutama di malam hari.
4. Sebagai paru paru kota yang dapat menyegarkan kawasan tersebut, sekaligus sebagai ruang evakuasi untuk menyelamatkan masyarakat apabila terjadi bencana gempa atau lainnya.

Selain itu juga secara umum, tujuan ruang terbuka publik telah dikatakan oleh Carr dkk (1992) adalah sebagai:

1. Kesejahteraan Masyarakat : Kesejahteraan masyarakat menjadi motivasi dasar dalam penciptaan dan pengembangan ruang terbuka publik yang menyediakan jalur untuk pergerakan, pusat komunikasi, dan tempat untuk merasa bebas dan santai.
2. Peningkatan Visual (*Visual Enhancement*) : Keberadaan ruang publik di suatu kota akan meningkatkan kualitas visual kota tersebut menjadi manusiawi, harmonis dan indah.

3. Peningkatan Lingkungan (*Environmental Enhancement*) : Penghijauan pada suatu ruang terbuka publik sebagai sebuah nilai estetika juga paru-paru kota yang memberikan udara segar di tengah-tengah polusi.
4. Pengembangan Ekonomi (*Economic Development*) : Pengembangan ekonomi adalah tujuan yang umum dalam penciptaan dan pengembangan ruang terbuka publik.
5. Peningkatan Kesan (*Image Enhancement*) : Merupakan tujuan yang tidak tertulis secara jelas dalam kerangka penciptaan suatu ruang terbuka publik namun selalu ingin dicapai.

Sedangkan menurut Broto W. Sulistio (2012), Ruang terbuka publik memiliki dua fungsi yakni sebagai berikut:

1. Fungsi Umum : Tempat bermain, berolahraga, Tempat bersantai, Tempat komunikasi sosial, Tempat peralihan, tempat menunggu, Sebagai ruang terbuka untuk mendapatkan udara segar dengan lingkungan, Sebagai sarana penghubung antara suatu tempat dengan tempat yang lain, Sebagai pembatas/jarak di antara massa bangunan
2. Fungsi ekologis, yang meliputi: penyegaran udara, menyerap air hujan, pengendalian banjir, memelihara ekosistem tertentu dan pelembut arsitektur bangunan.

Tabel 2.2 Sintesa Fungsi Ruang Terbuka Publik

Sumber Teori	Fungsi	Hasil Sintesa
Dharmawan (2007)	Dapat menciptakan karakter kota	Fungsi utama dari ruang terbuka publik adalah sebagai: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Pembentuk Citra Kota ▪ Menampung Aktivitas Sosial
	Memiliki fungsi interaksi sosial bagi masyarakat	
	Tempat kegiatan ekonomi rakyat	
	Paru-paru kota, sebagai tempat olah raga, bermain dan santai bersama keluarga.	

Carr (1992)	Sebagai penyejahtera masyarakat ditandai oleh ketersediaan jalur untuk pergerakan, pusat komunikasi dan tempat untuk merasa bebas dan santai	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Menampung Kegiatan Ekonomi ▪ Memiliki Fungsi Ekologi
	Sebagai peningkat kualitas visual kota yang lebih manusiawi, harmonis dan indah. (<i>Visual Enhancement</i>)	
	Sebagai peningkat kualitas lingkungan berupa paru-paru kota (<i>Environmental Enhancement</i>)	
	Sebagai pengembangan ekonomi (<i>Economic Development</i>)	
	Sebagai pemberi kesan kota (<i>Image Enhancement</i>)	
Broto (2012)	Fungsi umum: Sebagai tempat bermain, olahraga, santai, berkomunikasi, tempat mendapatkan udara segar dengan lingkungan, penghubung, pembatas antar bangunan	
	Fungsi ekologis: Penyegaran udara, menyerap air hujan, pengendali banjir, memelihara ekosistem, pelembut arsitektur	

Sumber: Penulis, 2016

Berdasarkan tabel sintesa fungsi yang telah disebutkan oleh beberapa ahli tersebut dapat disimpulkan bahwa ruang terbuka publik seharusnya memiliki 4 fungsi utama yakni;

1. Merupakan element pembentuk citra kota yang menjadikan kota menjadi lebih manusiawi, harmonis, indah dan berkesan bagi masyarakat (Dharmawan (2007) dan Carr (1992)).
2. Sebagai tempat aktivitas sosial masyarakat seperti tempat berinteraksi, pusat komunikasi, tempat masyarakat merasa bebas dan santai, jalan-jalan atau sekedar duduk melihat-lihat, dan lain sebagainya (Dharmawan (2007), Carr (1992), dan Broto (2012)).
3. Sebagai ruang pengembangan kegiatan ekonomi masyarakat. Ruang terbuka publik seharusnya dapat menjadi ruang dimana perekonomian masyarakat terwadahi dan dapat berkembang diruang ini. Hal ini dapat ditandai dengan adanya pedagang kaki lima, adanya penjual jasa *intertainment* seperti pengamen, pesulap dan atraksi lain yang menarik dan membuat ruang terbuka publik menjadi lebih hidup (Dharmawan (2007) dan Carr (1992)).
4. Memiliki fungsi ekologi, dimana ruang ini dapat menjadi paru-paru kota, turut menyehatkan masyarakat ditandai dengan terwadahnya kegiatan berolahraga dan bermain (Dharmawan (2007), Carr (1992), dan Broto (2012)).

2.1.2 Jalan Sebagai Ruang Terbuka Publik

Definisi sebuah jalan secara umum menurut Cliff Moughtin (2003) diartikan sebagai garis komunikasi antara beberapa tempat yang berbeda, digunakan oleh *horses* (kuda) dan *traveller* (orang yang berpergian) baik dengan berjalan kaki maupun yang berkendara. Serta sebagai jalur, arah atau haluan untuk menuju beberapa akhir perjalanan. Penekanannya terletak pada pergerakan dari tempat ke tempat, dalam konteks bidang dua dimensi, berjalan pada permukaan lanskap, melalui jembatan maupun bawah trowongan. Namun sebagai salah satu ruang terbuka publik, jalan diartikan lebih luas dari sekedar ruang pergerakan sebagaimana pendapat Allan B. Jacobs (1995), jalan tidak hanya memberikan sebuah arti dari fungsi untuk bersirkulasi tetapi juga sebagai arena ekspresi sosial.

Menurut Bruce Appleyard (2006), Jalan adalah ruang publik yang paling mudah diakses. Jalan seharusnya menjadi tempat dimana masyarakat bersosialisasi dan membangun komunitas dan dimana pemuda atau pun orang tua sama-sama menggunakannya dalam kegiatan yang menyehatkan (Appleyard B, 2006). Jalan sebagai salah satu jenis ruang terbuka publik linear, merupakan elemen ruang kota yang sangat penting keberadaannya dalam mendukung kebutuhan/penggunaan oleh warganya (Rossi, 1982 dalam Arifin dkk, 2004). Merangkum itu semua jalan merupakan sebuah sistem yang kompleks yang mendukung beragam moda transportasi, beragam pergerakan lalu lintas, beragam pengguna, serta beragam aktivitas dan interaksi sosial (Metro Regional Services, 1997).

Namun dalam konteks perancangan kota Cliff Moughtin (2003) menambahkan, selain memiliki definisi umum tersebut jalan juga diartikan sebagai ruang tiga dimensi yang terlingkup oleh dua deretan bangunan yang berdekatan. Jalan merupakan ruang yang diapit oleh elemen fisik sebagai dindingnya (*street wall*) yang berupa deretan bangunan, pedagang kaki lima (PKL) dan pepohonan di sisi jalannya, serta (*street space*) aneka kegiatan masyarakat yang ada di dalamnya (Arifin dkk, 2004). Jalan sebagai ruang terbuka publik harus memiliki kesesuaian *setting* antara bentuk/elemen fisik dengan fungsi/kegiatan, dalam skala ruang yang manusiawi yang terukur dari dimensi vertikal dan horizontalnya (Asihara, 1981; Shirvani, 1985 dalam Arifin dkk, 2004). Menurut Amos Rapoport (1977), *setting* merupakan tata letak dari suatu interaksi antara manusia dengan lingkungannya, yaitu untuk mengetahui tempat dan situasi dengan apa mereka berhubungan, sebab situasi yang berbeda mempunyai tata letak yang berbeda pula.

Tabel 2.3 Sintesa Jalan sebagai Ruang Terbuka Publik

Sumber Teori	Definisi	Hasil Sintesa
Cliff Moughtin, 2003	Sebagai jalur, arah atau haluan menuju beberapa akhir perjalanan. Intinya pada pergerakan dari tempat ke tempat.	Berdasarkan fungsinya jalan didefinisikan sebagai sebuah sistem yang kompleks atau dapat dikatakan ruang multifungsional, yang mendukung beragam moda transportasi, pergerakan lalu lintas, pengguna, serta aktivitas dan interaksi sosial.
Allan B. Jacobs (1995)	Tidak hanya untuk bersirkulasi tetapi juga sebagai arena ekspresi sosial	
Bruce Appleyard (2006)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ruang publik yang paling mudah diakses. ▪ Seharusnya menjadi tempat dimana masyarakat bersosialisasi dan membangun komunitas ▪ Pemuda atau pun orang tua sama-sama menggunakannya dalam kegiatan yang menyenangkan 	
Rossi, 1982 dalam Arifin dkk, 2004	<ul style="list-style-type: none"> ▪ sebagai salah satu jenis ruang terbuka publik linear, ▪ elemen ruang kota yang sangat penting dalam mendukung kebutuhan/penggunaan oleh warganya, 	
Metro Regional Services, 1997	Sebuah sistem yang kompleks yang mendukung beragam moda transportasi, pergerakan lalu lintas, pengguna, serta aktivitas dan interaksi sosial.	
Cliff Moughtin, 2003	Dalam konteks perancangan kota jalan diartikan sebagai ruang tiga dimensi yang terlingkup oleh	Dalam konteks perancangan

	dua deretan bangunan yang berdekatan.	kota, jalan didefinisikan sebagai ruang tiga dimensi, dimana terdapat elemen fisik yang membentuknya dan aktifitas yang ada di dalamnya, keduanya harus saling menyesuaikan dalam skala ruang yang terukur.
Arifin dkk, 2004	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ruang yang diapit oleh elemen fisik sebagai dindingnya (street wall), berupa deretan bangunan, pedagang kaki lima (PKL) dan pepohonan di sisi jalannya, ▪ Serta (street space) aneka kegiatan masyarakat yang ada di dalamnya. 	
Asihara, 1981; Shirvani, 1985 dalam Arifin dkk, 2004	Jalan sebagai ruang terbuka publik harus memiliki kesesuaian <i>setting</i> antara bentuk/elemen fisik dengan fungsi/kegiatan, dalam skala ruang yang manusiawi yang terukur dari dimensi vertical dan horizontalnya	

Sumber: Penulis, 2016

Dari beberapa pendapat pakar tersebut, ditemukan dua definisi jalan yang dapat dibedakan yakni berdasarkan fungsinya dan konteksnya dalam perancangan kota. Berdasarkan fungsinya jalan didefinisikan sebagai sebuah sistem yang kompleks atau dapat dikatakan ruang multifungsional, yang mendukung beragam moda transportasi, pergerakan lalu lintas, pengguna serta aktivitas dan interaksi sosial. Namun dalam konteks perancangan kota jalan didefinisikan sebagai ruang tiga dimensi, dimana terdapat elemen fisik yang membentuknya dan aktifitas yang ada di dalamnya, keduanya harus saling menyesuaikan dalam skala ruang yang terukur. Mengacu pada dua definisi umum ruang terbuka publik sebelumnya yakni yang dibedakan berdasarkan aspek fisik dan non fisik, dua definisi jalan sebagai ruang publik tersebut saling berkaitan.

Tabel 2.4 Keterkaitan Definisi RTP Secara Umum dan Berupa Jalan

Hasil Sintesa Definisi Ruang Terbuka Publik		
Secara Umum		Berupa Jalan
FISIK	Daerah atau tempat terbuka yang berada di luar masa bangunan dan terjadi akibat adanya unsur yang membatasinya.	Ruang tiga dimensi, dimana terdapat elemen fisik yang membentuknya dan aktifitas yang ada di dalamnya.
NON FISIK	Ruang milik bersama, dapat diakses dan digunakan secara bebas oleh masyarakat tanpa pengecualian.	Ruang multifungsional, yang mendukung beragam moda transportasi, pergerakan lalu lintas, pengguna serta aktivitas dan interaksi sosial.

Sumber: Penulis, 2016

Ruang terbuka publik khususnya berupa jalan dapat terjadi akibat unsur yang membatasinya yakni terdapat elemen fisik yang membentuknya menjadi ruang tiga dimensi, dimana didalamnya terjadi aktifitas. Aktifitas didalamnya merepresentasikan fungsinya sebagai ruang milik bersama yang mendukung beragam aktivitas masyarakat. Sehingga dalam mengidentifikasi karakteristik ruang jalan sebagai ruang terbuka publik pada penelitian ini dilihat berdasarkan kedua aspek tersebut, yakni aspek fisik pembentuk ruang jalan dan aspek aktivitas ruang jalan.

2.2 Elemen Perancangan Kota

Menurut Hamid Shirvani (1985) terdapat delapan elemen perancangan kota, yaitu 1) tata guna lahan, 2) bentuk dan masa bangunan, 3) sirkulasi dan parkir, 4) ruang terbuka, 5) jalur pedestrian, 6) penandaan, 7) kegiatan pendukung, dan 8) preservasi dan konservasi. Perancangan suatu kota berdasarkan elemen-elemen tersebut akan menciptakan sebuah identitas bagi kota, kawasan atau tempat tersebut, sehingga mempunyai daya tarik,

kekhasan atau kekhususan (Lynch, 1992). Namun dalam penelitian ini akan ditekankan pada enam elemen perancangan kota yang paling berkaitan dengan subyek penelitian, yaitu 1) tata guna lahan, 2) bentuk dan masa bangunan, 3) sirkulasi dan parkir, 4) jalur pedestrian, 5) penandaan, dan 6) kegiatan pendukung. Sebagai kerangka analisis enam elemen tersebut dikelompokkan menjadi dua yakni elemen yang berkaitan dengan aspek fisik pembentuk ruang jalan dan elemen yang berkaitan dengan aspek aktifitas ruang jalan. Berikut penjabarannya:

2.2.1 Aspek Fisik Pembentuk Ruang Jalan

Ada pun elemen perancangan kota yang paling berkaitan dengan aspek fisik pembentuk ruang jalan yaitu, 1) bentuk dan masa bangunan, 2) Jalur pedestrian, dan 3) Penandaan.

2.2.1.1 Bentuk dan Massa Bangunan

Bentuk dan massa bangunan membahas aspek-aspek bentuk fisik yang meliputi ketinggian, besaran, *floor area ratio*, koefisien dasar bangunan, pemunduran (*setback*) dari garis jalan, style bangunan, skala proporsi, bahan, tekstur dan warna agar menghasilkan bangunan yang berhubungan secara harmonis dengan bangunan-bangunan lain dan lingkungan sekitar (Shirvani, H. 1985). Sedangkan dalam lingkup ruang jalan menurut Moughtin Cliff (2003), Bentuk suatu jalan (*street form*) dapat dianalisa dalam hal skala, proporsi, kontras, harmoni atau pun konektivitas terhadap jalan dan *public square* lainnya. Moughtin Cliff (2003) juga menambahkan, agar sebuah jalan berfungsi sebagai sebuah tempat (*place*) atau ruang luar didalam kota, jalan harus memiliki kualitas keterlingkupan (*quality of enclosure*) yang sama sebagaimana sebuah *public square*. Jalan yang memiliki karakter fisik kuat adalah yang memiliki volume dengan bentuk yang positif dan memberikan perasaan yang kuat. Kontinuitas dari dinding jalan (*continuity of the street wall*) dan rasio antar lebar dengan ketinggian juga menentukan perasaan terhadap ruang terbuka (*sense of enclosure*) (Jacobs, 1993). Hal yang serupa juga

disebutkan oleh Norman K. Booth (1987), bahwa terdapat tiga faktor yang berkaitan dengan bangunan dan pembentukan ruang, yakni: 1) Rasio jarak dan tinggi bangunan, 2) Penyusunan tata letak, dan 3) Karakter “*facade*” bangunan.

Tabel 2.5 Faktor Pembentuk Ruang Jalan

Moughtin Cliff	Allan B. Jacobs	Norman K. Booth
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Skala ▪ Proporsi ▪ Kontras ▪ Harmoni ▪ Konektivitas 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Rasio lebar dan ketinggian bangunan ▪ Kontinuitas dari dinding jalan 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Rasio jarak dan tinggi bangunan ▪ Penyusunan tata letak ▪ Karakter <i>facade</i> bangunan

Sumber: Moughtin Cliff (2003), Allan B. Jacobs (1993), dan Norman K. Booth (1987)

Mengacu kepada beberapa pendapat pakar mengenai elemen bentuk dan massa bangunan, hal utama yang perlu dipahami adalah mempertimbangkan elemen bentuk dan massa bangunan bertujuan agar menghasilkan bangunan-bangunan yang berhubungan secara harmonis dengan bangunan sekitarnya (Shirvani H, 1985). Sedangkan Moughtin Cliff (2003) dan Allan B. Jacobs (1993) berperdapat bahwa jalan harus memiliki kualitas *enclosure* (ketertutupan) atau perasaan terhadap ruang, dimana kualitas ini dapat dicapai dengan mempertimbangkan aspek fisik bangunan disekitarnya yakni mempertimbangkan rasio antara lebar dan ketinggian bangunan serta kontinuitas dari dinding jalan. Hal yang serupa juga disebutkan oleh Norman K. Booth (1987), dimana “kontinuitas dari dinding jalan” yang dimaksud oleh Jacobs (1993) dipengaruhi oleh karakter *facade* bangunannya, lalu ia juga menambahkan adanya faktor penyusunan tata letak. Penyusunan tata letak berkaitan erat dengan faktor rasio antara lebar dan ketinggian bangunan (Booth, 1987). Kesan ketertutupan paling kuat terjadi jika bangunan-bangunan disusun sehingga mengelilingi ruang tertentu, dengan demikian menghalangi pandangan keluar bagi yang ada didalamnya (Booth, 1987).

Maka dalam penelitian ini, elemen bentuk dan masa bangunan yang digunakan sebagai variable berfokus pada aspek fisik yang paling berkaitan dengan kualitas *enclosure* dan karakter ruang yang terbentuk pada ruang jalan, yakni:

1. Kualitas *Enclosure*

Kualitas Enclosure berkaitan dengan beberapa aspek bentuk fisik yang telah disebutkan oleh Hamid Shirvani, yakni Skala, Proporsi, Rasio serta *Setback* bangunan. Rasa akan skala dan perubahan-perubahan dalam ketinggian ruang atau bangunan dapat memainkan peranan dalam menciptakan kontras visual yang dapat membangkitkan daya hidup dan kedinamisan (Anggriani, 2011). Menurut Danoe Iswanto (2006), Skala dalam *urban design* yang dipakai adalah skala manusia agar sesuai dengan aktivitas manusia. Skala ini berdasarkan pada jarak dan ketinggian bangunan atau lingkup area yang ada dari sudut pandang manusia yang antara sudut 30° - 65° . H. Marten dalam Danoe Iswanto (2006) mengatakan bahwa bila orang melihat lurus ke depan, maka bidang pandangannya vertikal di atas bidang pandangan horizontal mempunyai sudut 40° atau $2/3$ seluruh sudut pandangan mata. Dan orang dapat melihat keseluruhan pandangan bila sudut pandangnya 27° atau bila $D/H = 2$ (jarak dibagi dengan tinggi = 2).

Menurut Ashihara (1970) skala ruang luar (*exterior*) cenderung samar dan mendua, apabila ruang itu kekuarangan suatu gaya yang melingkungi. Sebagaimana pendapat Allan B. Jacobs (1993) dan Norman K. Booth (1987) sebelumnya terkait gaya yang melingkungi suatu ruang luar, yang berpendapat bahwa tingkat ketertutupan (*enclosure*) dan tingkat persepsi ruang yang terjadi sebagian tergantung pada perbandingan (*ratio*) jarak dan tinggi tembok-tembok bangunan sekitarnya. Ashihara (1970) juga telah membandingkan sebagai berikut: Bila $D/H = 1$ maka merupakan titik genting dimana kualitas ruang luar dirasakan keseimbangan diantara tinggi bangunan dan ruang diantara

bangunan; Perletakan bangunan $D/H = 1,2,3$ paling sering dipergunakan; Jika $D/H > 4$ maka interaksi bersama mulai menghilang dan interaksi antara bangunan sukar dirasakan; Sedangkan bila $D/H < 1$ maka bentuk atau raut bangunan, tekstur dinding, ukuran dan lokasi pembukaan-pembukaan dan sudut masuknya cahaya kedalam bangunan menjadi persoalan utama. Selain Ashihara, Spreiregen juga berpandangan sebagai berikut:

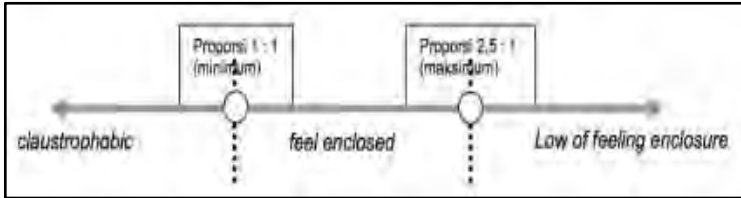
Tabel 2.6 Kualitas enclosure menurut Spreiregen

Proporsi	Derajat/Hierarki Ketertutupan (<i>enclosure</i>)	Pengaruh pada <i>Townscape</i>
D/H = 1	<i>Full enclosure</i> , sangat tertutup, jika melebihi batas tersebut akan timbul kesan menekan	Perhatian pada detil daripada keseluruhan bangunan
D/H = 2	<i>Threshold of enclosure</i> , merupakan batas terendah untuk membuat kesan ruang tertutup	Melihat bangunan sebagai sebuah komposisi keseluruhan bersama dengan detilnya
D/H = 3	<i>Minimum enclosure</i> , ruang mulai kehilangan ketertutupan	Melihat bangunan dalam hubungan dengan sekelilingnya
D/H = 4	<i>Loss of enclosure</i> , ruang kehilangan kualitas ketertutupan	Bangunan sebagai <i>edge</i> depan (<i>foreground</i>) dalam keseluruhan pemandangan

Sumber: Kajian Spatial Enclosure oleh Kelik H. Basuki (2015)

Teori dari Ashihara dan Spreiregen tersebut berada pada tingkatan skala ruang kota yang makro, dimana proporsi terendah ($D/H=4$ dan $D/H>4$) dianggap sebagai ruang yang kehilangan ketertutupannya. Sedangkan untuk ruang pergerakan, proporsi minimal dalam menciptakan derajat

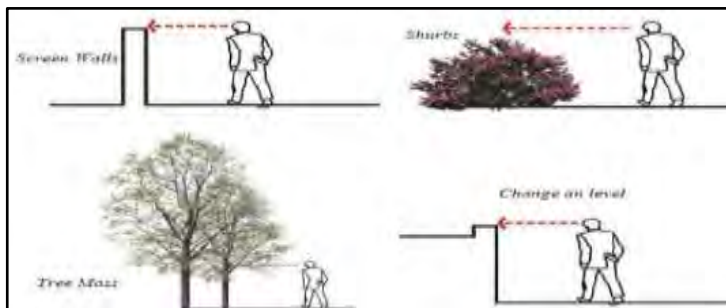
ketertutupan adalah 1:1, sedangkan proporsi maksimal adalah 2,5:1 (a GCL Study (1978) dalam Basuki, 2015).



Gambar 2.1 Proporsi ideal pada ruang pergerakan

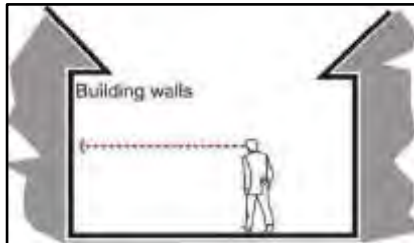
Sumber : *Kajian Spatial Enclosure oleh Kelik H. Basuki (2015)*

Beberapa unsur-unsur yang membentuk *enclosure* ruang adalah *Building* sebagai *walls*, *Street* sebagai *floor* dan langit kanopi sebagai *roof* (kurniawan, 2011). Pembentuk *street walls* dapat berupa bangunan, pagar atau pun vegetasi sebagai pembentuk dinding atau batasan dalam suatu ruang. Sebagaimana menurut Hakim (2003, dalam Basuki 2015), pelingkup vertical ini dapat dibedakan menjadi 3 (tiga) macam, yaitu pelingkup/dinding massif yang dapat berupa dinding bangunan (*hardscape*), pelingkup/dinding transparan berupa pelingkup alamiah seperti pepohonan, pagar yang berongga dan sebagainya (*softscape*), serta pelingkup/dinding semu yang dibentuk oleh perasaan pengamat seperti perbedaan tekstur/material lantai, perbedaan ketinggian, dan perbedaan fungsi



Gambar 2.2 Elemen Softscape Street Walls

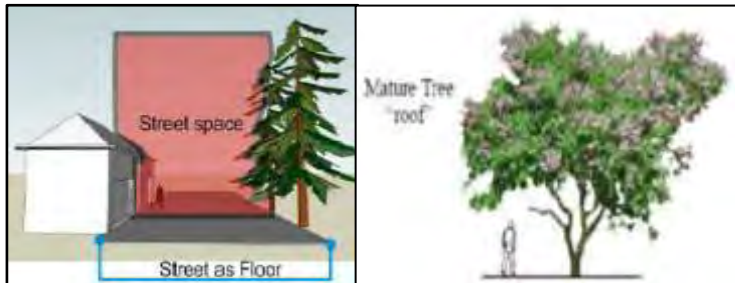
Sumber: *Mc. Cluskey dalam Kurniawa, 2011*



**Gambar 2.3 Elemen
Hardscape Street
Walls**

*Sumber: Mc. Cluskey
dalam Kurniawa, 2011*

Masih menurut Kurniawan (2011), Pada ruang luar lantai dari sebuah “*Street Space*” adalah jalan. Sedangkan *roof* untuk sebuah jalan dapat diartikan sebuah elemen yang menjadi atap pada sebuah “*street space*”. Elemen-elemen ruang luar yang dapat menjadi “atap” tersebut diantaranya; langit, kanopi vegetasi dan beberapa street furniture yang didesain memiliki kanopi.



Gambar 2.4 Elemen lantai dan atap ruang jalan

Sumber: Mc. Cluskey dalam Kurniawan, 2011

Satu lagi faktor yang mempengaruhi persepsi ruang pada ruang terbuka sentral yang terbentuk oleh bangunan, jika dihubungkan dengan perbandingan jarak dengan tinggi bangunan yaitu dimensi horizontal tata-letak ruang (Booth, 1987). Namun Norman K Booth (1987) melanjutkan bahwa susunan tata-letak bangunan yang berpotensi dan kaitannya dengan tipe-tipe ruang adalah tidak terbatas. Kemungkinan-kemungkinan ini berdasarkan pada konteks lingkungan,

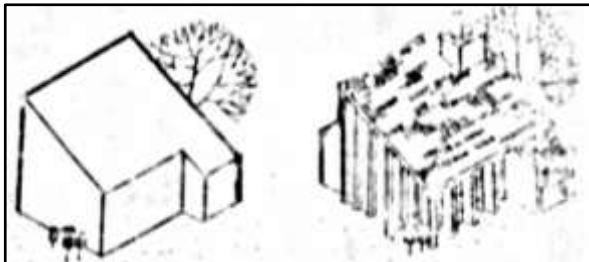
peletakan, tujuan dan kualitas-kualitas ruang yang diinginkan. Sedangkan dalam penelitian ini ruang luar yang terbentuk berupa ruang terbuka *linear*, sehingga keterlingkupan ruang terbentuk dari garis bangunan yang berderet disepanjang jalan, maka elemen peletakan yang paling mempengaruhi adalah pemunduran bangunan dari muka jalannya. Pemunduran (*setback*) bangunan merupakan jarak bangunan terhadap as jalan. Garis ini sangat penting dalam mengatur keteraturan bangunan di tepi jalan kota. Selain itu juga berfungsi sebagai jarak keselamatan pengguna jalan. *Setback* berpengaruh terhadap maju mundurnya bangunan (Shirvani, 1985).

2. Karakter *Facade* Bangunan

Faktor ketiga (setelah rasio dan tata letak) yang mempengaruhi kualitas-kualitas ruang terbentuk oleh bangunan adalah karakter "*façade*" bangunan yang membentuk ruang tersebut (Booth, 1987). *Facade* berasal dari kata latin *facies* yang berarti penampilan atau tampak bangunan, dipahami sebagai wajah bangunan yang menghadap ke jalan dan berhubungan dengan publik (Krier, 1983). Rob Krier (1983) menjelaskan bahwa *façade* menggambarkan situasi budaya pada saat bangunan itu dibuat. Sebuah *façade* memberi gambaran tentang penghuni sebuah bangunan dan memberi identitas kolektif sebuah komunitas yang merupakan representasi dari suatu kelompok masyarakat (Krier, 1983). Menurut Krier (1983), komponen fasade yang perlu diamati meliputi gerbang dan pintu masuk, zona lantai dasar, jendela, pintu, dinding, pagar pembatas (*railing*), atap dan akhiran bangunan, signage dan ornament fasade. Sedang komposisi fasade bangunan meliputi proporsi, irama, ornament, bentuk, material, warna dan tekstur.

Warna, tekstur, detail dan proposal *façade* bangunan mempengaruhi "kepribadian" ruang luar (Booth, 1987). Ruang luar dapat dibuat menjadi terasa dingin, kasar atau tidak manusiawi jika tembok-tembok bangunan disekeliling ruang

luar dibuat masif, abu-abu tanpa detail-detail yang halus, seperti pada Gambar 2.6. Atau sebaliknya, volume ruang yang sama dapat dibuat menjadi lembut, terang, lapang dan mengundang jika tembok-tembok bangunan pembentuk ruang dibuat dalam warna-warna hangat, detail-detail yang halus dan proporsional dengan manusia (Booth, 1987). Kolom-kolom langsing dan detail-detail rumit memberikan kualitas ringan pada seluruh ruang. Deretan tiang (*colonnade*) juga dapat menghasilkan kesan ringan dibandingkan tembok yang padat. Disini ruang luar dapat menembus kedalam dan menjalin massa bangunan (Booth, 1987).



Keterangan: Blok bangunan yang polos tanpa detail menjadikan ruang tampak kaku (kiri). Bangunan dengan detail-detail halus menjadikan ruang tampak lebih menarik dan menyenangkan (kanan).

Keterangan: Tembok yang rata memberi tepi ruang yang jelas, tanpa "inter penetration" ruang (kiri). "Colonnade" Deretan tiang penopang memberikan "inter penetration" antara ruang dalam/ruang luar (kanan).



Gambar 2.5 Ragam kesan dari fasade bangunan

Sumber: Norman K Booth, 1987

Skala keseluruhan bangunan serta komponennya menunjang karakter ruang yang terjadi (Booth, 1987). Tembok-tembok bangunan yang terbagi dan sebanding dengan ukuran manusia, khususnya pada lantai dasar, memberikan rasa ruang yang lebih nyaman dari pada tembok massif tanpa

ada hubungan dengan ukuran manusia. Selain itu, penggunaan dinding kaca pemantul memberikan kesan tidak ada batas ruang. Batas fisik ruang yang sesungguhnya terasa hilang dan diperluas oleh pantulan kaca (Booth, 1987).

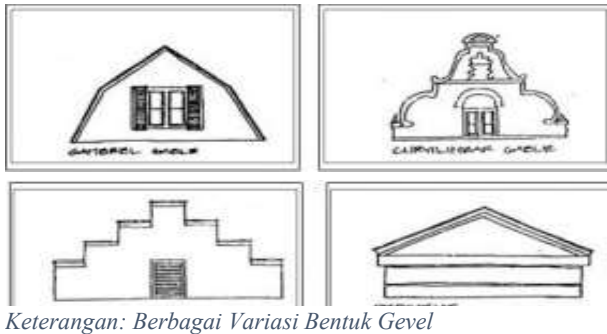
Selain mempengaruhi “kepribadian” atau perasaan yang tercipta pada ruang luar seperti yang dijelaskan oleh Norman K. Booth (1987), hal yang utama adalah pengaruh karakter deretan *façade* terhadap kontinuitas dinding jalan sebagaimana menurut Allan B. Jacob (1993). Krier (1983) menjelaskan, Komposisi muka bangunan mempertimbangkan persyaratan fungsional, berkaitan dengan kesatuan proporsi yang baik, harmonis dan selaras, penyusunan elemen horizontal dan vertical yang terstruktur, bahan, warna dan elemen dekoratif lainnya. Hal lainnya tidak kalah penting untuk mendapatkan perhatian lebih adalah proporsi bukaan, ketinggian bangunan, prinsip perulangan, keseimbangan komposisi yang baik, serta tema yang tercakup ke dalam variasi (Krier, 1983).

Selain perbandingan (ratio) antara jarak dan tinggi bangunan Ashihara mengemukakan “Modul-21meter” yakni satu metode untuk merencanakan ruang luar dengan menggunakan modul antara 21-24m. Ruang luar yang tidak mempunyai daya meruang, cenderung menjadi tidak jelas dan kabur. Oleh karena itu harus diadakan perubahan dan pergantian secara kontinyu dalam irama, tekstur dan tinggi permukaan lantainya, agar suasana ruang menjadi meriah dan hidup. Sebagai contoh: misalnya ada bangunan yang panjang dindingnya sampai 150-300m, maka suasana jalan didekatnya menjadi sangat monoton dan membosankan. Untuk itu perlu ditimbulkan suasana yang berirama dengan merencanakan kebun-kebun kecil, menambah etalase-etelase atau elemen yang menonjol di dinding pada setiap 21-24m (Ashihara dalam Iswanto, 2006).

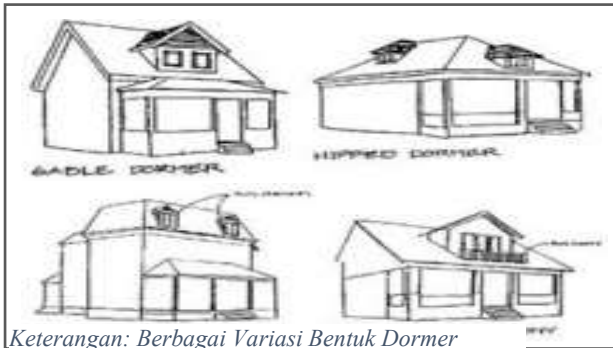
Karakter *façade* bangunan berkaitan dengan beberapa aspek bentuk fisik yang telah disebutkan oleh Hamid Shirvani,

yakni *style* bangunan (langgam) dan ketinggian bangunan yang terlihat pada muka bangunan. Langgam atau gaya dapat diartikan sebagai suatu kumpulan karakteristik bangunan dimana struktur, kesatuan dan ekspresi digabungkan di dalam satu periode atau wilayah tertentu (Anggriani, 2011). Peran dari langgam ini dalam skala urban jika direncanakan dengan baik dapat menjadi guide line yang dapat menyatukan fragmen-fragmen dan bentuk bangunan di kota (Anggriani, 2011). Sedangkan ketinggian bangunan, selain berkaitan dengan kualitas *enclosure*, juga berkaitan dengan jarak pandang manusia, baik yang berada dalam bangunan maupun berada pada jalur pejalan kaki (luar bangunan). Ketinggian bangunan pada suatu kawasan membentuk sebuah garis horizon (*skyline*) (Anggriani, 2011).

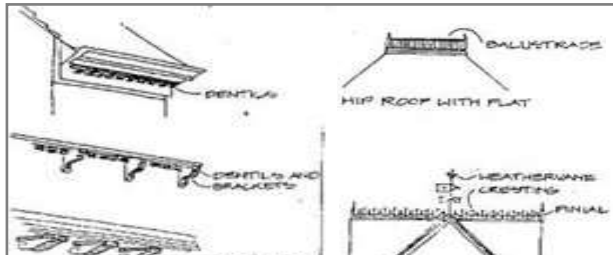
Adapun ciri-ciri karakter *style* bangunan (langgam) atau arsitektur kolonial Hindia Belanda menurut (Handinoto, 1996:165-178) adalah sebagai berikut: Gevel (globe) pada tampak depan bangunan; Tower; Dormer; Windwijser (penunjuk angin); Nok acroterie (hiasan puncak atap); Geveltoppen (hiasan kemuncak atap depan; Ragam hias pada tubuh bangunan; serta balustrade. Berikut beberapa contoh bentuk elemen-elemen bangunan khas kolonial belanda:



Keterangan: Berbagai Variasi Bentuk Gevel



Keterangan: Berbagai Variasi Bentuk Dormer



Keterangan: Berbagai Detail Arsitektur Kolonial Belanda

Gambar 2.6 Berbagai Detail Arsitektur Kolonial Belanda

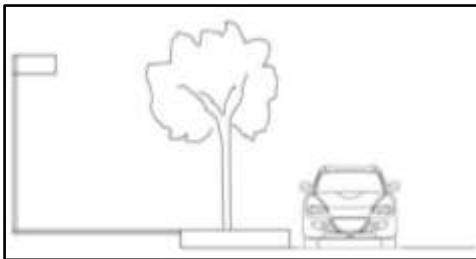
Sumber: *American Vernacular Design 1870-1940* dalam
Handinoto, 1996

2.2.1.2 Jalur pedestrian

Jalur pedestrian dalam perancangan kota sebagai sarana bagi pejalan kaki, sebagai sarana pendukung kegiatan sektor informal (pedagang kaki lima, dsb), sekaligus dapat menghidupkan ruang-ruang terbuka kota (Shirvani, 1985). Jalur pejalan kaki adalah jalur yang digunakan untuk berjalan kaki atau berkursi roda bagi penyandang cacata secara aman, nyaman dan tak terhalang (Keputusan Menteri Pekerjaan Umum Republik Indonesia No. 468, 1998). Berdasarkan Permen Nomor 5 Tahun 2008, ruang pejalan kaki termasuk dalam arah penyediaan RTH untuk Kota/Perkotaan.

Anggriani (2009) telah menjelaskan beberapa tipologi dan fasilitas yang dibutuhkan jalur pedestrian. Adapun tipologi ruang pejalan kaki berupa sidewalk (sisi jalan), promenade (sisi air), arcade (pada kawasan komersil), green pathway (ruang terbuka hijau), underground (bawah tanah) dan elevated (atas tanah) (Anggriani, 2009). Menurut Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan (2014), tipologi ruang pejalan kaki dibagi menjadi 6, yaitu:

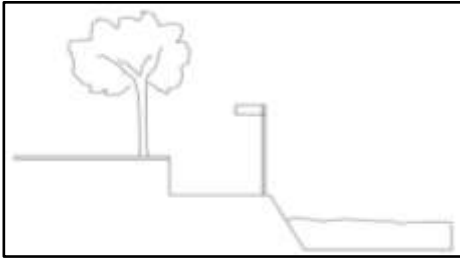
1. Ruang Pejalan Kaki di Sisi Jalan (Sidewalk): sistem jalur pejalan kaki dari tepi jalan raya hingga tepi terluar lahan milik bangunan.



Gambar 2.7
Pedestrian
Sidewalk

*Sumber: Peraturan
Menteri Pekerjaan
Umum, 2014*

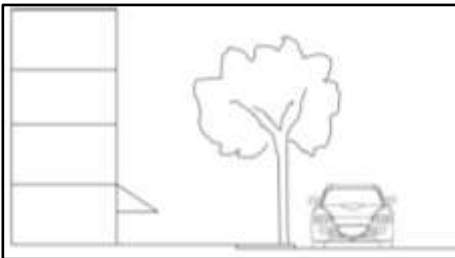
2. Ruang Pejalan Kaki di Sisi Air (*Promenade*): ruang pejalan kaki dengan salah satu sisinya berbatasan dengan badan air.



**Gambar 2.8
Pedestrian
Promenade**

*Sumber: Peraturan
Menteri Pekerjaan
Umum, 2014*

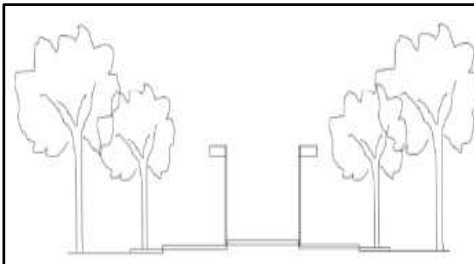
3. Ruang Pejalan Kaki di Kawasan Komersial/Perkantoran (Arcade): ruang pejalan kaki yang berdampingan dengan bangunan pada salah satu atau kedua sisinya.



**Gambar 2.9
Pedestrian Arcade**

*Sumber: Peraturan
Menteri Pekerjaan
Umum, 2014*

4. Ruang Pejalan Kaki di RTH (Green Pathway): ruang pejalan kaki yang terletak diantara ruang terbuka hijau.



**Gambar 2.10
Pedestrian Green
Pathway**

*Sumber: Peraturan
Menteri Pekerjaan
Umum, 2014*

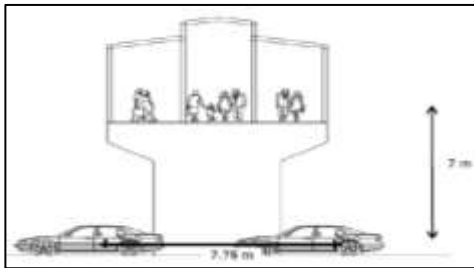
5. Ruang Pejalan Kaki di Bawah Tanah (Underground): ruang pejalan kaki yang merupakan bagian dari bangunan di atasnya maupun jalur khusus pejalan kaki yang berada di permukaan tanah.



Gambar 2.11
Pedestrian
Underground

*Sumber: Peraturan
Mentri Pekerjaan
Umum, 2014*

6. Ruang Pejalan Kaki di Atas Tanah (Elevated):

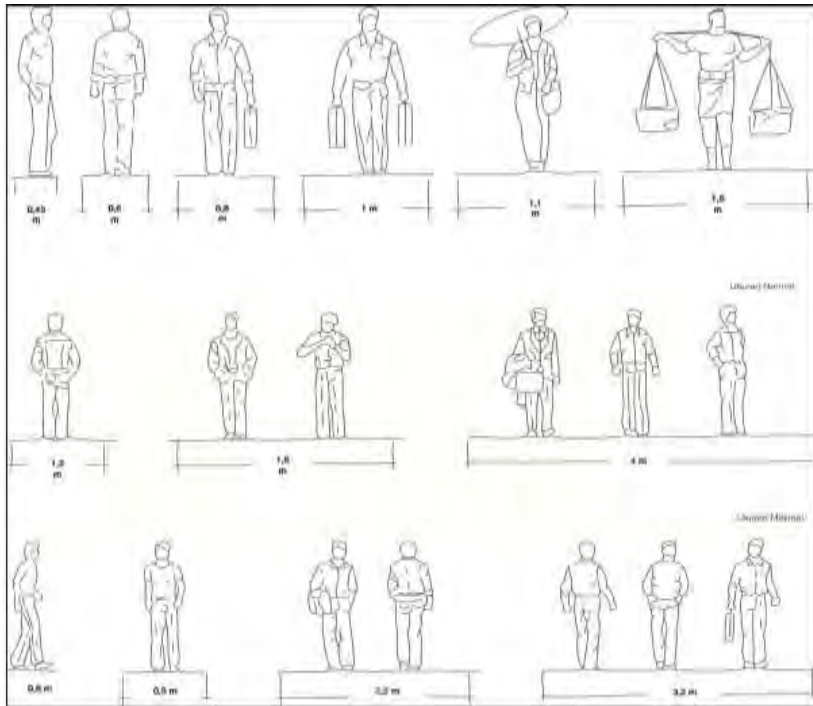


Gambar 2.12
Pedestrian
Elevated

*Sumber: Peraturan
Mentri Pekerjaan
Umum, 2014*

Berdasarkan Pedoman Penyediaan Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan (2014) kebutuhan minimum ruang jalur pejalan kaki untuk berdiri dan berjalan dihitung berdasarkan dimensi tubuh manusia sebagai berikut:

- Tanpa membawa barang, keadaan diam yaitu 0.27 m^2
- Tanpa membawa barang, keadaan bergerak yaitu 1.08 m^2
- Membawa barang, keadaan bergerak yaitu $1.35\text{-}1.62 \text{ m}^2$
- Sedangkan untuk kegiatan berjalan bersama yaitu $3.2\text{-}4 \text{ m}^2$
- Duduk dan berdiri, keadaan bergerak $1\text{-}1.8 \text{ m}^2$
- Serta ruang gerak bagi kaum disable dengan kursi roda yaitu $150\text{cm} - 250\text{cm}$ atau $1.5\text{-}2.5 \text{ m}^2$



Gambar 2.13 Kebutuhan Minimum Ruang Pejalan Kaki

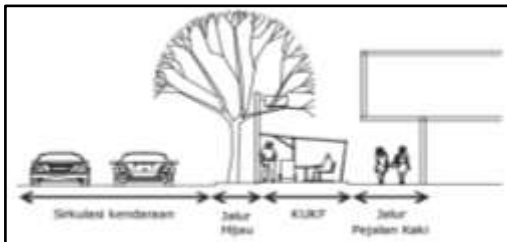
Sumber: Peraturan Menteri Pekerjaan Umum, 2014

Adapun beberapa fasilitas pejalan kaki yang dibutuhkan dalam memenuhi kebutuhan prasarana dan sarana pejalan kaki menurut Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan (2014), yakni:

1. Fasilitas Penyebrangan
2. Jalur Hijau
3. *Street Furniture* (Perabot Jalan) yakni perlengkapan jalur pejalan kaki yang terdiri dari lampu penerangan, tempat duduk, pagar pengaman, tempat sampah, penanda (*signage*), halte/shelter dan telpun umum.

Sedangkan dalam konteks ruang terbuka publik linear, jalur pedestrian juga termasuk ruang publik yang dapat dimanfaatkan selain sebagai jalur sirkulasi pejalan kaki. Adapun aktivitas pemanfaatan ruang yang diperbolehkan pada jalur pedestrian menurut Niniek Anggriani (2009) adalah sebagai berikut:

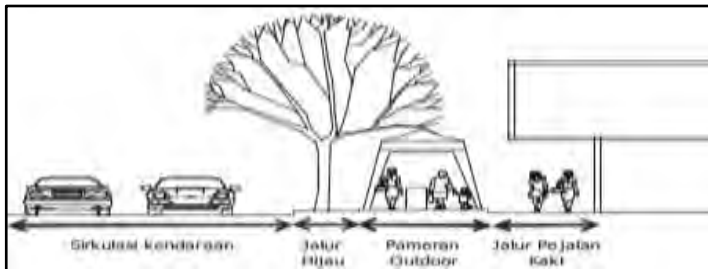
1. Ruang interaksi sosial, seperti: berbincang-bincang, mendengarkan, memperhatikan, duduk, makan, minum.
2. Zona bagian depan gedung, zona ini dapat dimanfaatkan sebagai area masuk bangunan, area perluasan aktivitas dari dalam bangunan ke ruang luar bangunan dan area transisi aktivitas dari dalam bangunan ke bagian luar bangunan.
3. Ruang untuk Kegiatan Usaha Kecil Formal (KUKF). Aktivitas jual beli yang dilakukan di dalam ruang pejalan kaki dapat menjadi daya tarik tersendiri bagi kawasan jika tertata dengan baik. Berikut persyaratan pemanfaatan KUKF:
 - Jarak bangunan ke area berdagang adalah 1,5-2,5 meter, agar tidak mengganggu sirkulasi pejalan kaki.
 - Lebar pedestrian sekurang-kurangnya 5 meter dan lebar area berjualan maksimal 3 meter, atau 1:1,5 antara lebar jalur pejalan kaki dengan lebar area berdagang.
 - Ada organisasi tertentu yang mengelola KUKF.
 - Untuk jenis KUKF tertentu, waktu berdagang diluar waktu kegiatan aktif gedung/bangunan di depannya.



Gambar 2.14
Ilustrasi
pemanfaatan
ruang KUKF
Sumber: Niniek
Anggriani,
2009

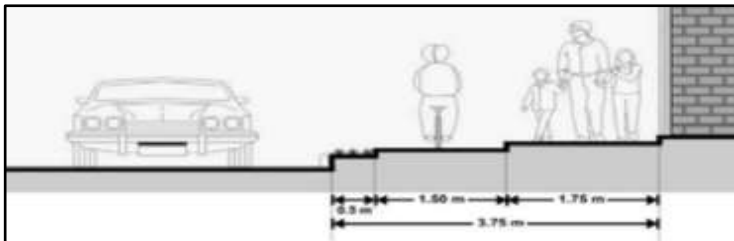
4. Ruang untuk aktivitas pameran sementara. Aktivitas pameran sementara di ruang terbuka dapat dilakukan jika lebar ruang pejalan kaki minimal 5 meter dan lebar area pameran maksimal 3 meter atau 1:2 antara lebar jalur pejalan kaki dengan lebar area pameran. Dengan asumsi pengunjung pameran memanfaatkan separuh lebar jalur pejalan kaki yang ada.

Gambar 2.15 Ilustrasi pemanfaatan ruang pameran



Sumber: Pedestrian oleh Niniek Anggriani, 2009

5. Ruang untuk fasilitas bersepeda. Aktivitas olahraga bersepeda diperbolehkan, jika kondisi luasan jaringan pejalan kaki minimal 5 meter. Pada kondisi volume pejalan kaki tinggi, harus disediakan jalur khusus bersepeda dengan memperlebar trotoar sampai 2 meter.



Gambar 2.16 Lebar minimum jalur sepeda dengan pejalan kaki dengan pemisah terhadap jalan raya

Sumber: Pedestrian oleh Niniek Anggriani, 2009

2.2.1.3 Penandaan

Keberadaan penandaan akan sangat mempengaruhi visualisasi kota (Anggriani, 2011). Penandaan yang dimaksud adalah petunjuk arah jalan, rambu lalu lintas, media iklan dan berbagai bentuk penandaan lain. Sebagai contoh, jika banyak terdapat penandaan yang tidak teratur perletakkannya, maka akan dapat menutupi fasad bangunan di belakangnya sehingga visual bangunan tersebut akan terganggu. Namun, jika dilakukan penataan dengan baik, ada kemungkinan penandaan tersebut dapat menambah keindahan visual bangunan di belakangnya (Anggriani, 2011). Kevin Lynch dalam *Managing the Sense of Region* (1976) menyatakan bahwa penataan informasi harus dapat dikenali (*legible*), teratur, mudah dibaca (*readible*), adanya kesinambungan antara bentuk dan pesan (*congruent*) dan pemasangan pada daerah yang tepat sesuai dengan isi pesan yang akan ditujukan (*rooted*).

2.2.2 Aspek Aktifitas Ruang Jalan

Sebelumnya Appleyard (1981) mengungkapkan tentang aktivitas yang terjadi di jalan, bahwa jalan adalah pusat sosial suatu kota dimana masyarakat berkumpul, tetapi juga sekaligus merupakan saluran pencapaian dan sirkulasi. Rapoport (1977) mengklasifikasikan kegiatan yang terjadi di jalan dan jalur pejalan kaki sebagai berikut:

1. Pergerakan non pedestrian, yaitu segala bentuk kendaraan beroda dan alat angkut lainnya.
2. Aktivitas pedestrian, meliputi aktivitas pedestrian yang dinamis atau bergerak sebagai fungsi transportasi dan aktivitas pedestrian yang statis seperti duduk dan sebagainya.

Selanjutnya guna melengkapi dan membatasi pembahasan aspek aktivitas dalam konteks perancangan kota berikut elemen perancangan kota Hamid Shirvani (1985) yang paling berkaitan dengan aspek aktivitas ruang jalan yaitu:

1. Tata guna lahan

Tata guna lahan merupakan rencana dua dimensi dimana ruang akan dibentuk. Kebijaksanaan tata guna lahan

membentuk hubungan antara sirkulasi/parkir dan kepadatan aktivitas/penggunaan individual (Anggriani, 2011). Pada prinsipnya, pengertian tata guna lahan adalah pengaturan penggunaan lahan untuk menentukan pilihan yang terbaik dalam mengalokasikan fungsi tertentu, sehingga dapat memberikan gambaran keseluruhan bagaimana daerah-daerah pada suatu kawasan tersebut seharusnya berfungsi (Anggriani, 2011).

2. Sirkulasi dan parkir

Sirkulasi adalah elemen perancangan kota yang secara langsung dapat membentuk dan mengontrol pola kegiatan kota, sebagaimana halnya dengan keberadaan sistem transportasi dari jalan publik, pedestrian way dan tempat-tempat transit yang saling berhubungan akan membentuk pergerakan / suatu kegiatan (Anggriani, 2011). Sirkulasi di dalam kota merupakan salah satu alat yang paling kuat untuk menstrukturkan lingkungan perkotaan karena dapat membentuk, mengarahkan dan mengendalikan pola aktifitas dalam suatu kota (Anggriani, 2011).

3. Pendukung kegiatan (*Activity Support*)

Aktivitas pendukung adalah semua fungsi bangunan dan kegiatan-kegiatan yang mendukung ruang publik suatu kawasan kota. Bentuk, lokasi dan karakter suatu kawasan yang memiliki ciri khusus akan berpengaruh terhadap fungsi, penggunaan lahan dan kegiatan pendukungnya. Pendukung aktivitas tidak hanya menyediakan jalan pedestrian atau plaza tetapi juga mempertimbangkan fungsi utama dan penggunaan elemen-elemen kota yang dapat menggerakkan aktivitas (Anggriani, 2011). White dalam Shirvani (1985) telah meneliti peran *activity support* dalam mempertinggi elemen perancangan fisik lainnya, khususnya ruang terbuka. Yang paling utama dalam elemen aktivitas pendukung adalah pentingnya jasa pelayanan makanan, hiburan dan pendorong seperti pemandangan dan obyek fisik.

Tabel 2.7 Kajian Aktivitas Ruang Jalan

Sumber Teori	Teori	Hasil Kajian
Appleyard, 1981	Jalan adalah pusat sosial suatu kota dimana masyarakat berkumpul dan bersirkulasi.	Aktivitas pada ruang jalan dikalsifikasikan menjadi dua, yakni: 1. Pergerakan non pedestrian - Aktivitas kendaraan beroda (Sirkulasi, Parkir)
Rapoport, 1977	Ada dua klasifikasi kegiatan di Jalan, yakni: - Pergerakan non-pedestrian - Pergerakan pedestrian	2. Pergerakan pedestrian - Land Use - Pendukung Aktivitas (Sektor informal seperti Pedagang kaki lima, Jasa pelayanan makanan, <i>entertainment</i> , dsb).
Shirvani, 1985	Elemen perancangan kota yang berkaitan dengan aktivitas ruang terbuka: - Tata Guna Lahan - Pendukung Aktivitas - Sirkulasi dan parkir	

Sumber: Hasil kajian penulis, 2016

Berdasarkan tabel kajian diatas dapat disimpulkan bahwa terdapat kategori pelaku aktivitas yakni non pedestrian (kendaraan) dan pedestrian (manusia) (Rapoport, 1977). Aktivitas yang dilakukan kendaraan meliputi segala aktivitas yang dilakukan kendaraan beroda berupa aktivitas sirkulasi dan perparkiran. Sedang aktivitas pedestrian (manusia) yang terjadi pada ruang jalan dipengaruhi oleh penggunaan lahan (*Land use*) dan pendukung aktivitas (*Activity support*).

2.2.2.1 Aktivitas Non Pedestrian (kendaraan)

Mengacu pada hasil kajian pada bab sebelumnya yakni aktivitas yang dilakukan kendaraan meliputi segala aktivitas yang dilakukan kendaraan beroda berupa aktivitas sirkulasi dan perparkiran. Berikut masing-masing penjelasannya:

1. Sirkulasi Kendaraan

Sirkulasi yang baik (dalam konteks transportasi/ lalu lintas kota) memiliki beberapa indikator, antara lain kelancaran keamanan dan kenyamanan. Keberlanjutan aktifitas *urban space* juga ditentukan oleh kualitas lalu lintas yang ada (Anggriani, 2011). Untuk melihat aktivitas lalu lintas yang terjadi menurut Donald Appleyard (1981) terdapat empat hal yang berpengaruh terhadap lalu lintas diantaranya: volume, komposisi, kecepatan dan arah. Untuk mengetahui gambaran aktivitas lalu lintas yang terjadi, dapat menggunakan parameter sebagai berikut:

A. Komposisi jenis kendaraan

Arus lalu lintas memiliki karakteristik berupa komposisi kendaraan yang lewat (Anggriani, 2009). Berdasarkan Internasional Highway Capacity Manual (1993 dalam Anggriani, 2009), sebagai berikut:

- LV (Light Vehicle) yaitu kendaraan bermotor per-as 2 dengan 4 roda dan dengan jarak as 2-3 meter (meliputi mobil penumpang, jeep, microbus, pick up, truck micro sesuai klasifikasi Bina Marga)
- HV (Heavy Vehicle) yaitu kendaraan dengan lebih dari 4 roda (meliputi bus umum, truk 2 as, truk 3 as dan truk kombinasi sesuai dengan sistem klasifikasi Bina Marga)
- MC (Motor Cycle) yaitu kendaraan bermotor dengan 2 atau 3 roda (sepeda motor)
- UM (Un Authorized) yaitu kendaraan dengan roda yang digerakan oleh hewan/orang (antara lain becak, sepeda, andong, gerobak)

B. Volume Lalu Lintas

Volume adalah jumlah kendaraan yang melewati satu titik pengamatan selama periode waktu tertentu. Volume kendaraan dihitung berdasarkan persamaan :

$$Q = N / T$$

Q = volume (kend/jam)
 T = waktu pengamatan (jam)
 N = jumlah kendaraan (kend)

Kemudian untuk mendapatkan volume kendaraan dengan satuan (smp/jam) adalah dengan mengubah satuan kendaraan menjadi satuan arus lalu lintas (smp). Satuan arus lalu lintas didapat dengan mengubah arus berbagai kendaraan menjadi kendaraan ringan (termasuk mobil penumpang) dengan menggunakan emp (ekuivalensi mobil penumpang). Satuan (emp) merupakan faktor konversi berbagai jenis kendaraan dibandingkan dengan mobil penumpang atau kendaraan. Berikut nilai emp pada jalan perkotaan terbagi atau satu arah:

Tabel 2.8 Nilai emp pada Jalan Perkotaan

Tipe jalan	Arus lalu lintas per lajur (kendaraan/jam)	Emp	
		HV	MC
Dua lajur satu arah (2/1)	0	1,3	0,40
Empat lajur terbagi (4/2D)	≥ 1050	1,2	0,25
Tiga lajur satu arah (3/1)	0	1,3	0,40
Enam lajur terbagi (6/2D)	≥ 1100	1,2	0,25

Sumber: MKJI, 1997

C. Kecepatan dan Tingkat Pelayanan

Untuk mengetahui gambaran keadaan kecepatan lalu lintas kendaraan di suatu jalan dapat dilihat berdasarkan tingkat pelayanan jalannya. Tingkat Pelayanan Jalan adalah kemampuan ruas jalan dan / atau persimpangan jalan untuk menampung lalu lintas pada keadaan tertentu (Peraturan Menteri Perhubungan No.24 tahun 2006). Secara umum derajat tingkat pelayanan dibedakan seperti pada **Tabel 2.9**.

Tabel 2.9 Derajat Tingkat Pelayanan Jalan (TPJ)

Indeks TPJ	Keadaan Lalu Lintas	DS
A	Kondisi arus lalu lintas antara satu kendaraan dengan kendaraan lainnya, besar kecepatan sepenuhnya ditentukan oleh keinginan pengemudi dan sesuai dengan batas kecepatan yang ditentukan	0,00 – 0,20
B	Kondisi lalu lintas stabil, kecepatan operasi mulai dibatasi oleh kendaraan lainnya dan mulai dirasakan hambatan oleh kendaraan sekitar	0,20 – 0,44
C	Kondisi lalu lintas masih batas stabil, kecepatan operasi mulai dibatasi dan hambatan dari kendaraan lain semakin besar	0,45 – 0,74
D	Kondisi lalu lintas mendekati tidak stabil, kecepatan operasi menurun relatif cepat akibat hambatan timbul dan kebebasan bergerak relatif kecil	0,75 – 0,84
E	Volume lalu lintas sudah mendekati kapasitas jalan, kecepatan rata-rata lebih dari 40 km/jam, pergerakan lalu lintas kadang terhambat	0,85 – 1,00

Indeks TPJ	Keadaan Lalu Lintas	DS
F	Pada tingkat pelayanan ini arus lalu lintas berada dalam keadaan dipaksakan, kecepatan relatif rendah, arus lalu lintas sering berhenti sehingga sering terjadi antrian kendaraan yang panjang	>1,00

Sumber: MKJI, 1997

Dimana DS adalah derajat kejenuhan. Derajat kejenuhan didefinisikan sebagai rasio arus lalu lintas V (smp/jam) terhadap kapasitas C (smp/jam) digunakan sebagai faktor utama dalam penentuan tingkat kinerja segmen jalan. Nilai DS menunjukkan apakah segmen jalan tersebut mempunyai masalah kapasitas atau tidak. Derajat kejenuhan dirumuskan sebagai berikut :

$$DS = V/C$$

DS = derajat kejenuhan
 V = volume lalu lintas (smp/jam)
 C = kapasitas jalan (smp/jam)

Dimana kapasitas didefinisikan sebagai tingkat arus maksimum melalui suatu titik di jalan yang dapat dipertahankan persatuan jam pada kondisi tertentu. Untuk jalan dua lajur dua arah, kapasitas ditentukan untuk arus dua arah (kombinasi dua arah), tetapi untuk jalan dengan banyak lajur, arus dipisahkan perarah dan kapasitas ditentukan per lajur. Nilai kapasitas telah diamati melalui pengumpulan data lapangan selama memungkinkan.

Persamaan dasar untuk menentukan kapasitas, sebagai berikut:

$$C = C_0 \times FCW \times FCSP \times FCSF \times FCCS$$

C = Kapasitas sesungguhnya (smp/jam)
C₀ = Kapasitas dasar (ideal) untuk kondisi (ideal) tertentu (smp/jam)
FCW = Penyesuaian lebar jalan
FCSP = Faktor penyesuaian pemisah arah (hanya untuk jalan tak terbagi)
FCSF = Faktor penyesuaian hambatan samping dan bahu jalan/kereb.
FCCS = Faktor penyesuaian ukuran kota.

Dimana Kapasitas Dasar C₀ ditentukan berdasarkan tipe jalan sesuai dengan nilai yang tertera pada **Tabel 2.10**. Sedangkan Faktor koreksi FCW ditentukan berdasarkan lebar jalan efektif seperti pada **Taber 2.11**. sebagai berikut:

Tabel 2.10 Kapasitas Dasar Jalan (C₀)

Tipe Jalan	Kapasitas Dasar (smp/jam)	Keterangan
4 lajur terbagi atau jalan 1 arah	1650	Per lajur
4 lajur tak terbagi	1500	Per lajur
2 lajur tak terbagi	2900	Kedua arah

Sumber : MKJI, 1997

Tabel 2.11 Faktor koreksi kapasitas akibat lebar jalan

Tipe Jalan	Lebar jalan efektif (m)	FCW	Keterangan
4 lajur terbagi atau jalan 1 arah	3,00	0,92	Per lajur
	3,25	0,96	
	3,50	1,00	
	3,75	1,04	
	4,00	1,08	

Tipe Jalan	Lebar jalan efektif (m)	FCW	Keterangan
4 lajur tak terbagi	3,00	0,91	Per lajur
	3,25	0,95	
	3,50	1,00	
	3,75	1,05	
	4,00	1,09	
2 lajur tak terbagi	5	0,56	Kedua arah
	6	0,87	
	7	1,00	
	8	1,14	
	9	1,25	
	10	1,29	
	11	1,34	

Sumber: MKJI, 1997

Penentuan faktor koreksi untuk pembagian arah (FCSP) didasarkan pada kondisi arus lalu lintas dari dua arah atau untuk jalan tanpa pembatas median. Untuk jalan satu arah dan atau jalan dengan pembatas median, faktor koreksi kapasitas akibat pembagian arah adalah 1,0. Faktor koreksi untuk ruas jalan yang mempunyai bahu jalan didasarkan pada lebar bahu jalan efektif (WS). Faktor koreksi kapasitas akibat gangguan samping (FCSF) dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 2.12 Klasifikasi Gangguan Samping

Kelas Gangguan Samping	Jumlah gangguan per 200 m/jam (dua arah)	Kondisi Tipikal
Sangat rendah (VL)	<100	Permukiman
Rendah (L)	100 – 299	Permukiman, beberapa transportasi umum

Kelas Gangguan Samping	Jumlah gangguan per 200 m/jam (dua arah)	Kondisi Tipikal
Sedang (M)	300 – 499	Daerah industri dengan beberapa truk dipinggiran
Tinggi (H)	500 – 899	Daerah komersial, aktivitas pinggir jalan tinggi
Sangat tinggi (VH)	>900	Daerah komersial dengan aktivitas perbelanjaan pinggir jalan

Sumber: MKJI, 1997

Tabel 2.13 Faktor Koreksi Akibat Gangguan Samping (FCSF) untuk jalan yang mempunyai bahu jalan

Tipe jalan	Kelas gangguan samping	Faktor koreksi akibat gangguan samping dan lebar bahu jalan efektif			
		Lebar bahu jalan efektif (WS)			
		≤ 0,5	1,0	1,5	≥ 2,0
4 lajur 2 arah berpembatas median (4/2 D)	VL	0,96	0,98	1,01	1,03
	L	0,94	0,97	1,00	1,02
	M	0,92	0,95	0,98	1,00
	H	0,88	0,92	0,95	0,98
	VH	0,84	0,88	0,92	0,96
4 lajur 2 arah tanpa pembatas median (4/2 UD)	VL	0,96	0,99	1,01	1,03
	L	0,94	0,97	1,00	1,02
	M	0,92	0,95	0,98	1,00
	H	0,87	0,91	0,94	0,98
	VH	0,80	0,86	0,90	0,95
2 lajur 2 tanpa pembatas median	VL	0,94	0,96	0,99	1,01
	L	0,92	0,94	0,97	1,00

Tipe jalan	Kelas gangguan samping	Faktor koreksi akibat gangguan samping dan lebar bahu jalan efektif			
		Lebar bahu jalan efektif (WS)			
		$\leq 0,5$	1,0	1,5	$\geq 2,0$
(2/2 UD) atau jalan satu arah	M	0,89	0,92	0,95	0,98
	H	0,82	0,86	0,90	0,95
	VH	0,73	0,79	0,85	0,91

Sumber: MKJI, 1997

Lalu yang terakhir adalah faktor koreksi kapasitas akibat ukuran kota (FCCS).

Tabel 2.14 Faktor koreksi kapasitas akibat ukuran kota (FCCS)

Ukuran kota (juta penduduk)	Faktor koreksi untuk ukuran kota
< 0,1	0,86
0,1 – 0,5	0,90
0,5 – 1,0	0,94
1,0 – 1,3	1,00
>1,3	1,03

Sumber: MKJI, 1997

Berdasarkan paparan diatas diketahui bahwa untuk menilai kinerja suatu jalan dapat dilihat dari membandingkan antara volume dan kapasitasnya, yang kemudian di dapatkan suatu nilai kinerja jalan yaitu derajat kejenuhan. Nilai drajat kejenuhan tersebut menggambarkan bagaimana kinerja dari suatu jalan **Tabel 2.9.**

2. Perparkiran

Perparkiran merupakan unsur pendukung sisitem sirkulasi kota, yang menentukan hidup tidaknya suatu kawasan, dalam lingkup mikro *urban space* (Anggriani, 2011).

Menurut Ninik Anggriani (2011) perencanaan tempat parkir harus memperhatikan hal-hal berikut:

- Keberadaan strukturnya tidak mengganggu aktivitas di sekitarnya, mendukung kegiatan *street level* dan menambah kualitas visual lingkungan.
- Pendekatan program penggunaan berganda dengan cara *time sharing*. Satu lokasi parkir dapat digunakan secara bergantian untuk beberapa lembaga. Misalnya pagi untuk parkir karyawan perkantoran, pada malam hari atau pada waktu hari libur, area parkir tersebut dapat digunakan oleh pengguna *urban space*.
- Lokasi kantong parkir seyogyanya ditempatkan pada jarak jangkauan yang layak bagi para pejalan kaki. Sistem perletakan parkir diharapkan dapat secara maksimal mempercepat jarak jalan kaki menuju jalur pedestrian.

2.2.2.2 Aktivitas Pedestrian (Orang)

Sebagaimana hasil kajian pada sub bab sebelumnya, bahwa aktivitas pedestrian (manusia) yang terjadi pada ruang jalan dipengaruhi oleh dua elemen perancangan kota Hamid Shirvani (1985) yakni penggunaan lahan (*Land use*) dan pendukung aktivitas (*Activity support*). Jan Gehl (2011) menambahkan dalam *Life Between Buildings* berpendapat bahwa aktivitas di luar rumah (di ruang publik) dapat dibagi menjadi tiga kategori:

1. Aktivitas pokok (*necessary activities*), aktivitas yang dilakukan karena merupakan sebuah keharusan dan hanya sedikit dipengaruhi oleh kerangka fisik. Aktivitas ini akan terus berlangsung sepanjang tahun dalam segala kondisi. Misalnya, pergi ke sekolah atau kantor, berbelanja atau menunggu bus.
2. Aktivitas opsional (*optional activities*), aktivitas yang dilakukan karena waktu dan tempat mendukung, seperti ketika cuaca cerah dan penataan tempat yang didatangi menarik minat pengguna. Misalnya, berjalan mencari udara segar, istirahat sejenak sambil menikmati kopi di kafe pinggir jalan.

3. Aktivitas sosial (*social activities*), aktivitas yang dilakukan bersama-sama seperti mengobrol, melakukan kontak pasif (melihat atau mendengar) dengan orang lain yang tidak dikenal. Dalam situasi tertentu akan mendorong pengguna untuk kemudian melakukan kontak aktif terhadap orang lain secara spontan. Aktivitas ini tergantung dari kegiatan yang telah dilakukan sebelumnya atau pengalaman di ruang publik tersebut. Misalnya, anak-anak yang bermain bersama atau mengobrol.

	Quality of the physical environment	
	Poor	Good
Necessary activities	●	●
Optional activities	•	●
"Resultant" activities (Social activities)	●	●

Gambar 2.17 keterkaitan antara kualitas ruang luar dengan aktivitas ruang luar yang terjadi

Sumber: Live Between Building by Jan Gehl, 2011

Masih menurut Gehl (2011), Ketika ruang luar memiliki kualitas yang buruk, hanya aktivitas pokok lah yang terjadi. Ketika ruang luar memiliki kualitas yang baik, aktivitas pokok tetap akan berlangsung dengan frekuensi yang sama, aktivitas opsional akan terjadi karena tempat dan situasi mengundang untuk berhenti, duduk, makan, main dan lain sebagainya. Selanjutnya, semakin tingginya aktivitas optional yang terjadi, semakin meningkat pula aktivitas sosial yang terjadi. Selain itu menurut Arifin, dkk (2004), aspek *setting* aktivitas yang terdapat pada koridor jalan meliputi jenis ragam fungsi bangunan, komoditas, aktivitas pejalan kaki, pedagang kaki lima (PKL) dan parkir.

Tabel 2.15 Tabel Kajian Aspek Aktivitas Pedestrian

Sumber	Pendapat
Shirvani, 1985	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Land use ▪ <i>Activity Support</i> (Pendukung Aktivitas)
Gehl, 2011	<p>Ada tiga kategori aktivitas luar rumah, yakni:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Aktivitas pokok ▪ Aktivitas opsional ▪ Aktivitas sosial
Arifin dkk, 2004	<p>Aktivitas pada koridor jalan meliputi:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Fungsi bangunan ▪ Komoditas ▪ Aktivitas pejalan kaki ▪ PKL ▪ Parkir

Sumber: Olahan penulis, 2016

Berdasarkan para pendapat pakar diatas dapat disimpulkan bahwa aktivitas yang terjadi pada ruang jalan terbagi atas 3 (tiga) kategori yakni pokok, optional dan sosial. Aktivitas pokok dapat dilihat dari *land use* yang menunjukkan penggunaan ruang dan pendukung aktivitas yang meliputi aktivitas yang terjadi di ruang terbuka publik "*street*". Pendukung aktivitas berupa sektor informal seperti adanya pedagang kaki lima, jasa pelayanan makan, *entertainment*, dsb. Dari *land use* dan sektor informal tersebut dapat diketahui aktivitas pokok seseorang yang berada di koridor Jalan Rajawali, apakah untuk bekerja, berbelanja, bersekolah dan lain sebagainya. Sedangkan aktivitas optional dan sosial baru akan terjadi sebab dipengaruhi oleh waktu dan situasi yang mengundang pengguna ruang untuk melakukan aktivitas tersebut (Gehl, 1987). Aktivitas optional meliputi berjalan-jalan, bersepeda, duduk-duduk, menunggu, bermain dan lain sebagainya. Aktivitas sosial meliputi aktivitas yang dilakukan bersama seperti mengobrol, melihat dan mendengar orang lain, bermain bersama dan laian sebagainya yang melibatkan kontak dengan orang lain

disekitarnya. Semakin banyaknya aktivitas optional dan sosial yang terjadi maka hal ini menunjukkan semakin baiknya kualitas ruang terbuka publik tersebut.

2.3 Konsep *Livable Streets*

2.3.1 Gambaran umum *Livable Streets*

Konsep *livable streets* pertama kali dipopulerkan oleh seorang perancang kota Donald Appleyard tahun 1981 dalam bukunya yang berjudul “*Livable Streets*”. Dalam bukunya Appleyard mengemukakan bahwa *livable streets* merupakan sebuah jalan yang dirancang untuk memungkinkan perjalanan yang aman dan nyaman oleh semua pengguna, termasuk kendaraan bermotor, pejalan kaki (termasuk para penyandang cacat), angkutan umum dan pengendara sepeda. Appleyard (1981) juga menulis bahwa jalan yang ideal harus aman, memberikan kesehatan, *green* dan memiliki suasana yang menyenangkan, juga harus menjadi wilayah lingkungan yang melibatkan masyarakat, menjadi tempat untuk anak-anak bermain dan belajar, dan juga memiliki kualitas unik yang menjadi identitas tempat (Appleyard, 1981).

Sejak Donald Appleyard mencetuskannya pada tahun 1981, gagasan jalan yang *livable* atau berdaya hidup semakin banyak perhatian, dan telah banyak percobaan untuk menggambarkan bagaimana karakteristik jalan yang berdaya hidup (Hartanti, 2014). Dalam penerapannya, telah diterjemahkan sebagai upaya untuk lebih mengintegrasikan kebutuhan pejalan kaki dan tujuan pembangunan lokal kedalam sebuah perancangan jalan (Hartanti, 2014). Fenomena ini sejalan dengan pendapat Lindsey Lusher, dkk (2008), bahwa gerakan *livable street* telah merubah cara kerja kota diseluruh dunia. Dari kota Paris hingga Melbourne, kota yang mendedikasikan peningkatan jumlah ruang publik untuk pejalan kaki, pengendara sepeda dan angkutan umum.

Ketertarikan terhadap istilah *livability* (kemampuan hidup) terus berkembang dan meningkat, kekhawatiran tentang pengaruh sistem transportasi terhadap lingkungan, kesehatan ekonomi dan

kesejahteraan sosial pada skala geografis dari lokal hingga nasional (National Research Council, 2002)). Menurut National Research Council (2002), *livability* adalah konsep yang relatif. Apa yang dianggap *livable* oleh suatu komunitas, dianggap tidak memuaskan di lain komunitas. Mungkin ini karena perbedaan budaya atau standar hidup yang berbeda yang merubah harapan pada kebutuhan desain perkotaan, transportasi, infrastruktur dan penyediaan layanan lainnya. Namun demikian, *livability* merupakan salah satu gagasan yang kuat. Pada kenyataannya beragam kelompok stakeholder telah menggunakan gagasan *livability* sebagai upaya mencapai tujuan kebijakan publik.

2.3.2 Karakter *Livable Streets*

Selanjutnya Allan B. Jacobs (1995) yang juga berpendapat bahwa jalan merupakan ruang publik, dalam bukunya *Great Streets*, memberikan beberapa kriteria untuk jalan yang baik, yakni:

- Dapat menciptakan sebuah komunitas: memfasilitasi tindakan manusia dalam bersosialisasi
- Aman dan nyaman: membuat masyarakat betah dan tidak merasa takut
- Mendorong partisipasi: menimbulkan rasa memiliki dan tanggung jawab pada lingkungan jalan, termasuk ikut serta untuk merawatnya
- Dapat diingat: memberikan kesan dan kenangan
- Representatif: dapat menjadi contoh tipe yang baik, untuk itu kriteria diatas harus mampu dipadukan dan juga memiliki nilai seni

Kriteria jalan yang baik menurut Allan B. Jacobs tersebut sejalan dengan kriteria jalan yang ideal menurut Donald Appleyard. Dapat dilihat bahwa keduanya sama-sama merujuk pada Konsep *Livable Streets* (Jalan yang berdaya hidup). **Tabel 2.16** menunjukan keselarasan dari pendapat dua pakar yang merujuk pada terciptanya ruang jalan yang *livable*. Dalam bukunya Appleyard (1981) telah menyampaikan gagasan bagaimana suatu

jalan seharusnya berfungsi, namun belum menjelaskan bagaimana karakternya secara spesifik.

Tabel 2.16 Kajian Kriteria Livabel Street

Jalan yang ideal (Appleyard, 1981)	Jalan yang baik (Jacobs, 1995)
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aman, ▪ Memberikan kesehatan, ▪ <i>Green</i> dan menyenangkan, ▪ Tempat untuk anak-anak bermain dan belajar, ▪ Lingkungan yang melibatkan masyarakat, ▪ Unik yang menjadi identitas tempat. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aman dan nyaman ▪ Mendorong partisipasi ▪ Menciptakan komunitas: tempat bersosialisasi ▪ Dapat diingat, berkesan ▪ Representatif

Sumber: Olahan penulis, 2016

Ada pun persyaratan karakter fisik yang diperlukan untuk menjadi jalan yang baik menurut Allan B. Jacobs (1995) adalah sebagai berikut:

- Tempat yang nyaman untuk orang berjalan
Orang dapat berjalan dengan mudah dan aman, jelas dan mudah dalam pencapaian
- Kenyamanan fisik
Jalan yang baik adalah jalan yang memberikan kenyamanan dan perlindungan iklim
- Definisi
Mampu berkomunikasi dan memberikan definisi terhadap jalan tersebut. Jalan didefinisikan menjadi 2: vertikal (ketinggian bangunan, tembok dan pepohonan) dan horizontal (lebar). Jalan harus mampu memadukan unsur vertical dan horizontal dalam sebuah proporsi yang harmonis, skala manusia, ruang antar bangunan.
- Kualitas yang melibatkan pandangan mata

Mata akan tertarik pada suatu yang bergerak dan mengalami perubahan. Jalan yang baik mampu menarik pandangan mata seperti adanya bayangan dari perbedaan permukaan bangunan, bayangan pertumbuhan pohon, pergerakan, pengguna jalan, warna dan pemanfaatan cahaya serta detail bangunan.

- **Transparansi**
Dimana sisi publik dan semi publik pada jalan bertemu dengan sisi privat dari bangunan. Orang dapat melihat, merasakan dan mengetahui apa yang ada dibalikinya.
- **Komplementaritas**
Adanya keterpaduan dan rasa menghormati antar bangunan, umumnya memiliki ketinggian bangunan yang hampir sama.
- **Perawatan**
Untuk menjaga jalan tetap bersih, lancar dan tidak berlubang, maka sangat penting untuk perawatan terhadap semua bagian jalan.
- **Kualitas konstruksi dan desain**
Adanya kualitas yang baik dalam material, keahlian pembuatan dan desain.

Angana Choudhury (2008) dalam tesisnya telah mengidentifikasi kriteria *Livable Street*. Dalam sintesa yang telah ia susun berdasarkan beberapa teori terkait jalan yang *livable*, ia menyebutkan kualitas yang diperlukan sebuah jalan sebagai tempat yang bermakna bagi manusia adalah sebagai berikut:

1. Jalan memiliki alasan untuk dipergunakan, hal ini ditunjukkan dengan adanya:
 - Keragaman penggunaan, adanya berbagai jenis pelayanan di sepanjang jalan.
 - Banyaknya destinasi, penggunaan lahan campuran berupa bisnis, lembaga atau pun retail.
 - Fasad yang menarik, kontinuitas tepi jalan yang aktif
 - Konektivitas, terhubung dengan baik dengan jalan lokal lainnya
2. Terdapat orang yang menggunakan jalan, hal ini ditunjukkan dengan adanya:

- Jalan digunakan oleh penduduk setempat, Jalan berdekatan dengan unit hunian kepadatan tinggi untuk mendukung aktifitas ekonomi jalan.
 - Durasi penggunaan, Penggunaan campuran memungkinkan memperpanjang lama penggunaan jalan.
3. Terdapat opsi aksesibilitas, hal ini ditunjukkan dengan adanya:
 - Tersedianya transportasi publik, baik dalam hal cakupan dan pilihan.
 - Mengakomodasi jalur sepeda dan fasilitas pendukungnya.
 - Mendukung pejalan kaki, mengurangi jalur lalu lintas untuk menyediakan trotoar yang lebar dan memadai.
 - Kontrol lalu lintas, memonitor kecepatan lalu lintas/ memungkinkan penyebrangan bagi pejalan kaki.
 - Keseimbangan, akomodasi yang seimbang antara perjalanan kendaraan bermotor dan tidak bermotor.
 4. Memiliki kenyamanan jalan, hal ini ditunjukkan dengan adanya:
 - Keselamatan, "*self policing*" dan perlindungan dari lalu lintas kendaraan.
 - Kenyamanan fisik, tahan lama dan banyak pilihan tempat duduk yang dirancang dengan baik.
 - Kenyamanan iklim, perlindungan dari terik matahari dan hujan.
 5. Kehidupan sosial yang bermakna, hal ini ditunjukkan dengan adanya:
 - Partisipasi masyarakat, terdapat acara publik "*outdoor*" di jalan.
 - Jalan sebagai tempat, tempat untuk berlama-lama, pertemuan orang diluar ruangan.
 6. Jalan yang mengesankan "*memorability*", hal ini ditunjukkan dengan adanya:
 - Daya tarik visual, keragaman dan keharmonisan pada elemen-elemen jalan.
 - Hiburan, Kesempatan untuk terlibat dalam acara dan merangsang terjadinya aktivitas sosial.
 - Keunikan, Pengalaman menarik di jalan.

Dari paparan diatas terkait karakter fisik (Allan B. Jacobs, 1995) dan kualitas jalan yang harus terpenuhi (Angana Choudhury, 2008), keduanya akan menjadi acuan dasar dalam menciptakan *Livable Street*. Ada pun karakter dan kualitas yang digunakan akan disesuaikan dengan kebutuhan penelitian ini, yakni terbagi menjadi aspek fisik dan aktivitas yang dapat dilihat pada **Tabel 2.17**.

Tabel 2.17 Karakter Fisik dan Aktivitas Livable Streets

Sumber	Fisik	Aktivitas
Allan B. Jacobs, 1995	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mudah, aman, jelas dalam pencapaian bagi pejalan kaki. ▪ Kenyamanan dan perlindungan iklim. ▪ Definisi unsur vertical dan horizontal jalan dalam proposi yang harmonis, skala manusia dan ruang antar bangunan. ▪ Kualitas visual ▪ Transparansi ▪ Komplementaritas / Keterpaduan antar bangunan 	
Angana Choudhury, 2008	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Fasad menarik, kontinuitas jalan yang aktif ▪ Konektivitas dengan jalan lain ▪ Lebar trotoar memadai 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Keragaman penggunaan dan pelayanan di sepanjang jalan ▪ Banyak destinasi, mix-use

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mengakomodasi jalur sepeda dan fasilitasnya ▪ Perlindungan dari lalu lintas kendaraan ▪ Kenyamanan fisik, tahan lama dan banyak pilihan tempat duduk ▪ Perlindungan dari terik matahari dan hujan ▪ Daya tarik visual, keragaman, keharmonisan ▪ Keunikan, pengalaman menarik di jalan 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Dekat dengan unit hunian / digunakan penduduk setempat ▪ Durasi penggunaan ▪ Tersedia transportasi publik (cakupan dan pilihan) ▪ Kontrol lalu lintas, memonitor kecepatan lalu lintas ▪ Akomodasi seimbang antara perjalanan kendaraan bermotor dan tidak bermotor ▪ Partisipasi masyarakat, terdapat acara publik “outdoor” ▪ Jalan sebagai tempat pertemuan diluar ruang ▪ Hiburan, merangsang kesempatan untuk terlibat dan aktivitas sosial
--	---	---

Sumber: Allan B. Jacobs dan Angana Choudhury diolah, 2016

2.4 Pengembangan *Urban Heritage*

Pengembangan *urban heritage* menurut UU Republik Indonesia No.11 Tahun 2010 adalah peningkatan potensi nilai, informasi dan promosi cagar budaya serta pemanfaatan melalui penelitian, revitalisasi dan adaptasi secara berkelanjutan serta tidak bertentangan dengan tujuan pelestarian. Penelitian adalah kegiatan ilmiah yang dilakukan menurut kaidah dan metode yang sistematis

untuk memperoleh informasi, data dan keterangan bagi kepentingan pelestarian cagar budaya, ilmu pengetahuan dan pengembangan kebudayaan. Revitalisasi adalah kegiatan pengembangan yang ditunjukkan untuk menumbuhkan kembali nilai-nilai penting cagar budaya dengan penyesuaian fungsi ruang baru yang tidak bertentangan dengan prinsip pelestarian dan nilai budaya masyarakat. Adaptasi adalah upaya pengembangan cagar budaya untuk kegiatan yang lebih sesuai dengan kebutuhan masa kini dengan melakukan perubahan terbatas yang tidak akan mengakibatkan kemerosotan nilai penting atau kerusakan pada bagian yang mempunyai nilai penting.

Setiap pengembangan cagar budaya dilakukan dengan memperhatikan prinsip kemanfaatan, keamanan, keterawatan, keaslian dan nilai-nilai melekat padanya. Pengembangan cagar budaya diarahkan untuk memacu pengembangan ekonomi yang hasilnya digunakan untuk pemeliharaan cagar budaya dan peningkatan kesejahteraan masyarakat. Penelitian dilakukan pada setiap rencana pengembangan cagar budaya untuk menghimpun informasi serta mengungkap, memperdalam dan menjelaskan nilai-nilai budaya. Penelitian untuk pengembangan dapat dilakukan sebagai bagian yang berdiri sendiri, baik berupa penelitian dasar atau penelitian terapan. Penelitian juga dapat dilaksanakan dalam kerangka analisis mengenai dampak lingkungan. Revitalisasi hanya dilakukan terhadap situs dan kawasan cagar budaya untuk memunculkan potensi dengan memperhatikan tata ruang, tata letak, fungsi sosial, dan/atau lansekap budaya asli berdasarkan kajian. Revitalisasi ini dilakukan dengan menata kembali fungsi ruang, nilai budaya dan penguatan informasi tentang cagar budaya. Di samping itu revitalisasi juga harus memperhatikan ciri budaya lokal. Mengikuti prinsip pengembangan pada umumnya, revitalisasi harus memberi manfaat untuk meningkatkan kualitas hidup masyarakat. Sedangkan Adaptasi dilakukan dengan mempertahankan nilai-nilai yang melekat pada cagar budaya, menambah fasilitas sesuai kebutuhan, mengubah susunan ruang secara terbatas dan/atau mempertahankan gaya arsitektur,

konstruksi asli, dan keharmonisan estetika lingkungan di sekitarnya.

2.5 Sintesa Pustaka

Dalam mencapai tujuan akhir yaitu mengetahui kualitas ruang terbuka publik pada koridor Jalan Rajawali, maka diperlukan indikator dan variabel dari setiap aspek yang ada kaitannya dengan tujuan penelitian. Sebelum melangkah lebih jauh, hal utama yang perlu digaris bawahi dalam melakukan upaya pengembangan kawasan *heritage* adalah kemanfaatan, keamanan, keterawatan, keaslian dan nilai-nilai melekat padanya. Sehingga dalam segala aspek harus lebih mengedepankan unsur-unsur tersebut.

Sebagaimana hasil kajian literatur pada sub bab **2.1.2 Jalan Sebagai Ruang Terbuka Publik**, dalam mengidentifikasi karakteristik ruang jalan sebagai ruang terbuka publik pada penelitian ini dilihat berdasarkan dua aspek, yakni aspek fisik pembentuk ruang jalan dan aspek aktivitas ruang jalan. Aspek fisik pembentuk ruang jalan akan menggambarkan bagaimana karakter dan tipologi kualitas ruang terbuka yang ada pada koridor *heritage* Jalan Rajawali. Aspek aktivitas ruang jalan akan menggambarkan bagaimana pemanfaatan ruang terbuka publik linear pada koridor *heritage* Jalan Rajawali.

Berdasarkan hasil kajian elemen perancangan kota menurut Hamid Shirvani (1985), Moughtin Cliff (2003), Allan B. Jacobs (1993), Kurniawan (2011), Cullen (1975) dan Anggriani (2009) dihasilkan beberapa elemen dan variabel yang berpengaruh terhadap bentuk fisik ruang jalan. Berikut elemen fisik pembentuk ruang jalan dapat dilihat pada **Table 2.19**.

Tabel 2.19 Variable Aspek Fisik

Elemen	Indikator & Variabel		Keterangan
Bentuk dan massa bangunan	Kualitas <i>Enclosure</i>	Tinggi dinding Jalan	Rasio antara tinggi dan jarak bangunan pada koridor jalan.

		Lebar lantai Jalan	Garis <i>setback</i> bangunan menunjukkan perletakan bangunan yang melingkungi ruang jalan.
		Garis <i>Setback</i> Bangunan	
	Karakter Fasade Bangunan	Langgam	Berpengaruh terhadap kontinuitas dinding jalan, keharmonisan, kontras dan kesinambungan antar bangunan.
		Ketinggian Bangunan	
Jalur pedestrian	Tipe dan Lebar Trotoar		Ketersediaan yang memadai dapat meningkatkan kenyamanan dan keamanan bagi pengguna jalur pedestrian.
	Jalur Hijau		
	Jalur Penyebrangan		
	<i>Street Furniture</i>		
Penandaan	<ul style="list-style-type: none">▪ Petunjuk arah▪ Rambu lalu lintas▪ Media iklan▪ Dan lain-lain		harus dapat dikenali (<i>legible</i>), teratur, mudah dibaca (<i>readible</i>), adanya kesinambungan antara bentuk dan pesan (<i>congruent</i>) dan pemasangan pada daerah yang tepat sesuai dengan isi pesan yang akan ditujukan (<i>rooted</i>)

Sumber: Hasil sintesa penulis, 2016

Sedangkan aspek aktivitas ruang jalan merupakan segala hal yang berkaitan dengan aktivitas, kegiatan, fungsi dan penggunaan suatu ruang jalan. Mahendra, dkk (2014), pola aktivitas pemanfaatan ruang terbuka publik memiliki beberapa faktor yang mempengaruhi yaitu ruang aktivitas, pelaku aktifitas dan waktu aktivitas. Sehingga indikator yang digunakan di tiap variabel pada aspek aktivitas perlu memperhatikan “ruang” (letak/dimana/bagaimana) gambaran ruang saat aktivitas itu berlangsung dan “waktu” (kapan/lama) aktivitas tersebut terjadi, dimana “pelaku” aktivitas pada penelitian ini terbagi menjadi dua kategori yakni pedestrian (orang) dan kendaraan. Maka, dalam tahap analisis pola aktivitas pemanfaatan ruang terbuka publik pada penelitian ini menggunakan sebagian variabel fisik untuk menunjukkan gambaran ruang dan segala perangkatnya. Untuk tahap analisis pada pelaku aktivitas pedestrian digunakan variabel fisik jalur pedestrian dan penandaan karena jalur pedestrian merupakan ruang gerak utama bagi pedestrian (orang). Sedangkan untuk tahap analisis pada pelaku aktivitas kendaraan digunakan variabel lebar jalan dan semua yang berkaitan dengan ruang jalur kendaraan.

Tabel 2.20 Variabel Aktivitas Ruang Jalan

Elemen (Pelaku Aktivitas)	Variabel (Jenis Aktivitas)		Keterangan
Manusia	Aktivitas Pokok	Penggunaan Lahan	Menunjukkan aktivitas pokok pengguna ruang
		Aktivitas Pendukung	Sektor informal seperti adanya pedagang kaki lima, jasa pelayanan makan, <i>entertainment</i> , dsb

	Aktivitas Optional dan Sosial		Terjadi sebab dipengaruhi oleh waktu dan situasi yang mengundang
Kendaraan	Sirkulasi Lalu Lintas	Volume	Menunjukkan kondisi arus lalu lintas yang terjadi
		Komposisi	
		Tingkat Pelayanan	
	Parkir		Menunjukkan pengaruh visual dan kelangsungan aktivitas di suatu kota.

Sumber: Hasil sintesa penulis, 2016



BAB III

METODE PENELITIAN

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

Metodologi penelitian merupakan dasar dalam menuntun sebuah penelitian dalam memperoleh bentuk berupa langkah-langkah dalam penelitian yang dilakukan. Pada bab ini, akan dibahas mengenai metode berupa langkah-langkah penelitian, teknik pengumpulan data dan teknik analisis.

3.1 Pendekatan Penelitian

Penelitian tentang kualitas ruang jalan sebagai ruang terbuka publik pada Koridor *Heritage* Jalan Rajawali ini menggunakan metode yang berdasarkan pada rasionalistik. Pendekatan rasionalistik merupakan sebuah kebenaran bukan hanya berdasarkan empiris namun juga dari argument suatu konstruksi berpikir (Yuri, 2012). Pendekatan rasionalistik umumnya digunakan dalam penyusunan kerangka konsep teoritik, dimana semua ilmu berasal dari pemaknaan intelektual yang dibangun atas kemampuan berargumentasi secara logika yang ditekankan pada pemaknaan sensual, etik dan logis dengan syarat empirik yang relevan.

Dalam penelitian ini, dirumuskan konsep teoritik terlebih dahulu sebagai konsep dasar penelitian yang berkaitan dengan identifikasi karakteristik ruang terbuka publik yang terjadi, baik dari segi aspek fisik maupun aspek aktivitas. Kemudian aspek fisik dan aspek aktivitas tersebut dijadikan sebagai komponen yang perlu diukur. Kemudian disimpulkan kualitas ruang terbuka publik yang dimiliki Jalan Rajawali sebagai bahan pertimbangan untuk selanjutnya dapat dirumuskan dalam penelitian selanjutnya terkait konsep *livable streets* seperti apa yang paling relevan untuk diterapkan dalam upaya pengembangan ruang jalan sebagai ruang terbuka publik berupa “*street*”.

3.2 Jenis Penelitian

Jenis peneliti ini adalah penelitian kualitatif. Berg (dalam Satori dan Komariah, 2010) menyatakan bahwa penelitian kualitatif mengacu pada suatu maksud atau arti, konsep-konsep, definisi, karakteristik, symbol-simbol dan deskripsi dari berbagai hal. Bogdan dan Taylor (dalam Moleong, 2010), menjelaskan metode kualitatif merupakan sebuah prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata tertulis maupun lisan dari orang-orang maupun perilaku yang dapat diamati. Sejalan dengan definisi tersebut, Kirk dan Miller (dalam Moloeng, 2010) mendefinisikan metode kualitatif sebagai suatu tradisi dalam ilmu pengetahuan yang bergantung pada pengamatan seseorang. Pengamatan tersebut berhubungan dengan orang-orang dalam bahasanya dan peristilahannya.

Dapat disimpulkan bahwa penelitian kualitatif merupakan suatu prosedur penelitian yang menekankan pada kualitas atau mutu suatu penelitian yang mengacu pada teori, konsep, definisi, karakteristik, maupun symbol-simbol. Penelitian yang dilakukan berdasarkan pengamatan seseorang terhadap keadaan lingkungan ataupun fenomena yang menghasilkan data deskriptif. Data deskriptif merupakan data yang berupa kata-kata, gambar dan bukan angka-angka (Moleong, 2010).

3.3 Variabel Penelitian dan Definisi Operasional

Variabel penelitian merupakan variabel dasar yang dihasilkan dari sintesa tinjauan pustaka yang memiliki ukuran, sehingga dapat ditentukan sifat dari penelitian ini, yaitu kuantitatif. Menurut Airastita (2011) variabel merupakan sesuatu yang abstrak, tetapi menunjukkan objek-objek tertentu yang kongkrit. Adapun variabel yang digunakan dalam penelitian ini, antara lain:

Tabel 3.1 Variabel Karakteristik Fisik Ruang Publik “Street”

Variabel		Definisi oprasional
Kualitas <i>Enclosure</i>	Tinggi dinding Jalan	Ukuran (meter) tinggi elemen dinding ruang jalan dapat berupa

		deretan dinding bangunan, deretan pagar, deretan pepohonan, atau pun garis semu yang membatasi/mengarahkan pandangan.
	Lebar lantai Jalan	Ukuran (meter) lebar atau jarak antar bangunan yang melingkupi jalan. Total dari lebar jalan + lebar trotoar + lebar <i>setback</i> bangunan.
	Garis <i>Setback</i> Bangunan	Letak garis pemunduran bangunan dari as jalan.
Karakter Fasade Bangunan	Langgam	Gaya arsitektur bangunan meliputi segala komponen dan komposisi fasad (gerbang dan pintu masuk, pagar pembatas, dinding, pintu, jendela, atap dan akhiran bangunan dan ornamen fasad lainnya.)
	Ketinggian Bangunan	Jumlah lantai dan ukuran tinggi per lantai dalam satu bangunan.
Tipe dan Lebar Trotoar		Tipe/jenis dari bentuk fisik trotoar dan ukuran lebar trotoar dalam meter.
Jalur Hijau		Keberadaan area atau pun deretan pepohonan dan tanaman disepanjang koridor.
Jalur Penyebrangan		Keberadaan bagian ruang milik jalan yang diperuntukan sebagai jalur penghubung dua trotoar yang terpisah.
<i>Street Furniture</i>		Keberadaan perlengkapan jalur pejalan kaki meliputi lampu penerangan, tempat duduk, pagar

		pengaman, tempat sampah, halte/shelter dan telpon umum.
Penandaan	Petunjuk arah	Keberadaan dan perletakan penandaan yang harus dapat dikenali, teratur, mudah dibaca, adanya kesinambungan antara bentuk dan pesan, pemasangan yang tepat.
	Rambu lalu lintas	
	Media iklan	
	Lain-lain	

Sumber: Hasil Sintesa Penulis, 2015

Tabel 3.2 Variabel Aktivitas Ruang Jalan

Variabel (Jenis Aktivitas)		Definisi Oprasional
Aktivitas Pokok	Penggunaan Lahan	Jenis penggunaan lahan terbangun, kelompok pelaku aktivitas yang menggunakan/berkepentingan dan lama durasi aktivitas terjadi
	Aktivitas Pendukung	Jenis dan lama durasi aktivitas sektor informal yang berada disepanjang koridor penelitian. Seperti pedagang kaki lima, jasa pelayanan makan, <i>entertainment</i> , dsb.
Aktivitas Optional dan Sosial		Aktivitas yang terjadi jika waktu dan tempat mendukung. Seperti berjalan-jalan, bersepeda, duduk-duduk, ngobrol, melihat dan mendengar, bermain bersama, dsb.
Sirkulasi Lalu Lintas	Volume	Jumlah kendaraan yang melewati satu titik pengamatan selama periode waktu tertentu.
	Komposisi	Ragam jenis kendaraan yang melalui koridor penelitian.
	Tingkat Pelayanan	Kemampuan ruas jalan dan / atau persimpangan jalan untuk

		menampung lalu lintas pada keadaan tertentu.
Parkir		Keberadaan dan waktu aktifnya lokasi parkir baik itu on street, off street atau pada area yang tidak diperbolehkan.

Sumber: Hasil Sintesa Penulis, 2015

3.4 Populasi dan Sampel

Populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas objek/subjek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari kemudian ditarik kesimpulannya (Sugiyono, 2007). Berdasarkan pengertian tersebut dengan permasalahan yang akan diteliti, maka populasi yang akan diteliti meliputi dua deretan bangunan dan seluruh elemen yang berada diantaranya yang berada di penggalan koridor Jalan Rajawali pada kawasan Kota Lama Surabaya. Sedangkan sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut. Adapun teknik pengambilan sampel dalam penelitian ini terbagi menjadi 3 bagian, yaitu:

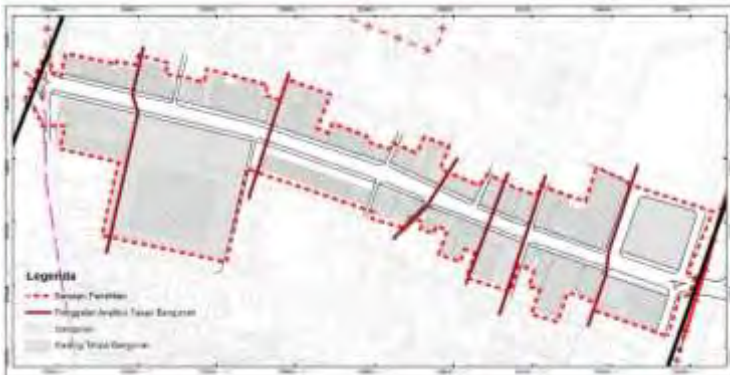
1. Teknik *purposive sampling*

Teknik *purposive sampling* ini adalah teknik pengambilan sampel sumber data dengan pertimbangan tertentu yakni sumber data yang dianggap paling tahu tentang apa yang diharapkan, sehingga mempermudah peneliti menjelajahi objek atau situasi sosial yang sedang diteliti (Sugiyono, 2008). Selain itu menurut Latham (2007) menjelaskan bahwa teknik *purposive sampling* adalah pemilihan sampel berdasarkan pemahaman peneliti mengenai populasi, elemennya dan kebutuhan dari tujuan penelitian.

Adapun kriteria dalam penentuan sampel bangunan sebagai berikut:

- a. Sampel bangunan yang diamati dalam penelitian ini terdiri dari deretan bangunan disepanjang penggalan Jalan Rajawali yang termasuk kedalam kawasan kota lama Surabaya.

- b. Pengambilan sampel bangunan yang dipilih merupakan deretan bangunan yang menghadap langsung ke muka Jalan Rajawali.
- c. Sampel bangunan dibedakan menjadi bangunan cagar budaya dan non cagar budaya. Hal ini agar perlakuan penilaian dan konsep pembangunan tidak disamaratakan mengingat cagar budaya harus mengedepankan kemanfaatan, keamanan, keterawatan, keaslian dan nilai-nilai melekat padanya.



Gambar 3.1 Sampel Bangunan

Sumber: Penulis, 2016

2. Teknik *area sampling*

Teknik area sampling atau sampel wilayah digunakan untuk mencari data primer dari lapangan, terutama untuk mengetahui karakteristik ruang Jalan Rajawali. Adapun tahapan yang dilakukan dalam menentukan area sampling:

- a. Menentukan batasan wilayah penelitian yang relevan dengan tujuan penelitian. Dalam penelitian ini wilayah penelitian dibatasi pada sepanjang koridor Jalan Rajawali yang termasuk kedalam kawasan Kota Lama Surabaya dan deretan kavling pertama di muka jalan dan bangunan yang melingkupinya.
- b. Membagi unit pengamatan wilayah penelitian dilakukan disepanjang koridor penelitian. Unit pengamatan dibagi berdasarkan kemampuan jarak pandang pengamat yang

dibatasi oleh 2 blok pedestrian terdekat yang saling berhadapan. Hal ini bertujuan agar pola aktivitas disepanjang koridor dapat teridentifikasi dengan jelas dan lengkap. Unit amatan dapat dilihat pada **Peta 3.1**.

- c. Pengumpulan data, analisa dan penentuan konsep pengembangan *livable streets* dapat dilakukan pada unit spasial yang telah ditentukan.

3. Teknik *time sampling*

Teknik *time sampling* atau sampel waktu yang digunakan untuk mencari data primer dari lapangan dilakukan agar mampu mengetahui karakteristik ruang Jalan Rajawali dari aspek kegiatan maupun aktivitas sosial. Sampel waktu dibedakan menjadi dua yakni weekday (hari kerja) dan weekend (hari libur). Pada hari kerja segmen waktu per hari pun dibagi menjadi tiga yakni pagi (06.00-08.00), siang (12.00-14.00) dan malam (18.00-20.00). Dengan asumsi pada jam-jam tersebut orang-orang mulai beraktivitas diluar ruang. Sedangkan pada hari libur juga dilakukan hal yang sama sehingga data yang dihasilkan dapat dibandingkan antara hari kerja dan hari libur, meskipun hari libur orang cenderung dapat beraktivitas diluar ruang kapan saja. Untuk mengetahui aktivitas pada segmen waktu yang terlewati atau tidak teramati secara langsung, dilakukan juga wawancara dan kuesioner sebagai pelengkap.

3.5 Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data merupakan teknik atau cara yang dilakukan untuk mengumpulkan data. Pengumpulan dilakukan untuk memperoleh informasi yang dibutuhkan dalam rangka mencapai tujuan penelitian (Gulo, 2002). Metode pengumpulan data disusun berdasarkan variabel penelitian yang membutuhkan berbagai jenis data, sehingga hasil penelitian sesuai dengan sasaran. Metode pengumpulan data terbagi atas dua jenis, yaitu metode pengumpulan data primer dan pengumpulan data sekunder.

3.5.1 Metode Pengumpulan Data Primer

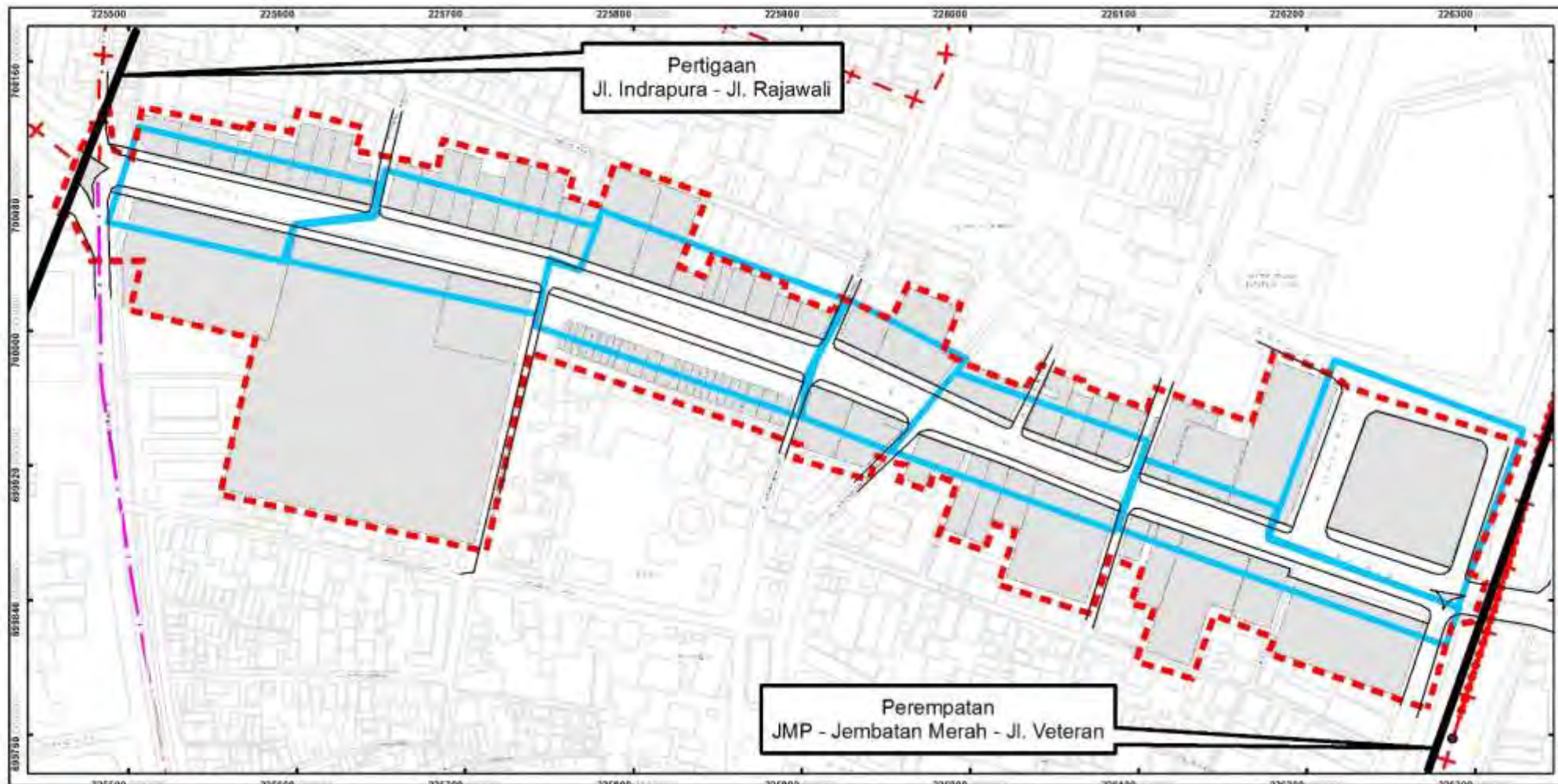
Metode pengumpulan data primer dilakukan oleh peneliti langsung kepada objek penelitian. Metode ini bertujuan untuk mendapatkan data faktual. Metode pengumpulan data primer yang digunakan dalam penelitian ini adalah observasi dan wawancara.

- a. Observasi pada penelitian ini dilakukan dalam dua tahap, yaitu pada saat pra-penelitian dan saat penelitian berlangsung. Pada tahap pra-penelitian dilakukan observasi mengenai gambaran umum wilayah, sedangkan pada saat penelitian berlangsung dilakukan dokumentasi terhadap temuan-temuan di lapangan yang berpengaruh terhadap penelitian ini, terutama terkait indikator dan variabel penelitian. Adapun jenis observasi yang dilakukan sebagai berikut:

1. Observasi Sistematis

Observasi sistematis terhadap kondisi fisik bangunan dan lingkungan dilakukan dengan cara mengamati elemen-elemen yang direkam dalam bentuk foto, penggambaran denah tampak potongan, diagram serta teks atau penjelasan secara deskriptif. Observasi sistematis ini dilakukan pada beberapa elemen perancangan kota yang termasuk kedalam variabel fisik pada penelitian ini. Adapun langkah-langkah yang dilakukan pada teknik observasi sistematis adalah sebagai berikut:

- 1) Menyiapkan peta dasar penelitian, **Peta 3.2**.
- 2) Pembagian blok amatan pada peta agar memudahkan proses pendataan.
- 3) Menyiapkan lembar observasi yang sudah berisi kerangka observasi. Meliputi kolom *check list*, kolom ukuran, kolom keterangan dan tabel penggunaan lahan mikro pada bangunan.
- 4) Melakukan observasi, pencatatan, dan pendokumentasian dengan foto.



**Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota
Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan
Institut Teknologi Sepuluh Nopember
Surabaya 2016**

**Pengembangan Koridor Heritage Jalan Rajawali
Surabaya Sebagai Ruang Terbuka Publik
Berdasarkan Konsep Livable Streets**

3.1 Peta Unita Amatan Behavioral Mapping

Legenda

- Batasan Penelitian
- Deretan Kavling
- Unit Amatan

Coordinate System: WGS 1984 UTM Zone 49S
Projection: Transverse Mercator
Datum: WGS 1984

SKALA

50 25 0 50 Meters

1:3,500



KOTA SURABAYA

Sumber :
Peta Garis Surabaya 2012
Survei Primer 2016



**Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota
Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan
Institut Teknologi Sepuluh Nopember
Surabaya 2016**

Pengembangan Koridor Heritage Jalan Rajawali
Surabaya Sebagai Ruang Terbuka Publik
Berdasarkan Konsep Livable Streets

3.2 Peta Blok Unit Amatman Data Fisik

Legenda

- - - Batasan Penelitian
- Deretan Kavling
- Blok Amatman

Coordinate System: WGS 1984 UTM Zone 49S
Projection: Transverse Mercator
Datum: WGS 1984

SKALA

50 25 0 1:3,500
50 Meters



KOTA SURABAYA

Sumber :
Peta Garis Surabaya 2012
Survei Primer 2016

2. *Traffic Counting* Kendaraan

Counting kendaraan dilakukan untuk mengetahui aktivitas lalu lintas yang terjadi pada koridor. *Counting* kendaraan ini dilakukan dengan cara merekam kondisi awal dan akhir koridor selama 1 jam yang dibagi menjadi 3 waktu (pagi, siang, malam). Agar memudahkan proses pengamatan peneliti menggunakan alat bantu perekam *digital camera*. Kemudian perhitungan dilakukan melalui video yang terekam.

3. *Behavior Mapping*

Behavior Mapping menurut Sommer 1980 dalam Haryadi 1995, digambarkan dalam bentuk sketsa atau diagram mengenai suatu area dimana manusia melakukan berbagai kegiatannya. Tujuannya adalah untuk menggambarkan perilaku dalam peta, mengidentifikasikan jenis dan frekuensi perancangan yang spesifik. Pemetaan perilaku ini dapat dilakukan secara langsung pada saat dan tempat dimana dilakukan pengamatan kemudian berdasarkan catatan-catatan yang dilakukan. Terdapat dua cara melakukan pemetaan perilaku yakni:

▪ *Place centered mapping*

Teknik ini digunakan untuk mengetahui bagaimana manusia atau sekelompok manusia memanfaatkan, menggunakan dan mengakomodasikan perilaku dalam suatu waktu pada tempat tertentu. Langkah-langkah yang harus dilakukan pada teknik ini adalah:

- 1) Membuat sketsa tempat/seting yang meliputi seluruh unsur fisik yang diperkirakan mempengaruhi perilaku pengguna ruang.
- 2) Membuat daftar perilaku yang akan diamati serta menentukan symbol/tanda sketsa setiap perilaku.
- 3) Kemudian dalam kurun waktu tertentu, peneliti mencatat berbagai perilaku yang terjadi di tempat tersebut dengan menggunakan symbol-simbol pada peta dasar yang telah disiapkan.

- 4) Peta dan lembar observasi di lampirkan.

3.5.1 Metode Pengumpulan Data Primer

Metode pengumpulan data sekunder merupakan pengumpulan data, informasi dan peta kepada sejumlah instansi dan literature terkait. Adapun metode pengumpulan data sekunder dalam penelitian ini terdiri atas:

a. Survey Instansi

Survey instansi adalah salah satu cara pengumpulan data dengan mengunjungi instansi-instansi yang memiliki data-data relevansi dengan penelitian ini yang berupa data sekunder atau dokumen-dokumen yang dimiliki oleh Badan Perencanaan Pembangunan Kota Surabaya (Bappeko Surabaya), Dinas Perhubungan Kota Surabaya dan Dinas Bina Marga Kota Surabaya.

b. Survey Literatur

Survey literatur atau study literatur merupakan penelusuran literatur yang bersumber dari buku, media, pakar ataupun hasil penelitian orang lain yang bertujuan untuk menyusun teori yang digunakan dalam melakukan penelitian. Pada penelitian ini, survey literatur bertujuan untuk mendapatkan bahan referensi yang membahas terkait ruang terbuka publik berupa “*street*” dan konsep *livable streets*.

Untuk lebih jelasnya mengenai metode pengumpulan data primer dan sekunder, serta beberapa jenis data yang dibutuhkan dalam penelitian ini dapat dilihat pada **Table 3.3**.

Tabel 3. 3 Kebutuhan Data

No.	Data	Teknik Survey	Sumber dan Dokumen
1.	Data variabel aspek fisik: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ketinggian Bangunan ▪ Langgam Bangunan ▪ Lebar Jalan 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Survey primer 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Survey Lapangan ▪ Google Street View ▪ Pengukurang melalui Google Earth dan GIS

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Lebar Trotoar ▪ Garis Setback Bangunan ▪ Jalur hijau ▪ Jalur penyebrangan ▪ <i>Street Furniture</i> ▪ Penandaan 		
2.	Penggunaan lahan	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Survey sekunder, seuvey instansi ▪ Survey primer 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bappeko Surabaya, Dokumen Rencana Strategis Kota Lama Surabaya 2012 ▪ Dinas PU Cipta Karya dan Tata Ruang Surabaya, Dokumen RDTRK UP Tanjung Perak ▪ Survey lapangan
3.	<p>Aktivitas pendukung:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Pedagang Kaki Lima ▪ Jasa pelayanan makanan ▪ <i>Entertainment</i> ▪ <i>Dsb</i> <p>Aktivitas optional dan sosial:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Berjalan-jalan ▪ Bersepeda ▪ Duduk-duduk ▪ Ngobrol ▪ Melihat dan mendengar ▪ Bermain bersama ▪ Dsb. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Survey primer, <i>Behavior mapping</i> 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Survey lapangan

4.	Data volume kendaraan dan tingkat pelayanan jalan	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Survey primer, <i>Traffic Counting</i> 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Survey lapangan
5.	Keragaman moda angkutan (Komposisi)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Survey primer ▪ Survey sekunder, survey instansi 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Survey lapangan ▪ Dinas Perhubungan, data angkutan umum yang melalui Jalan Rajawali Surabaya
6.	Perparkiran	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Survey primer 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Survey lapangan
7.	Data gambaran umum dan dimensi jalan	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Survey sekunder, survey instansi 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Dinas Bina Marga Kota Surabaya ▪ Dinas PU Cipta Karya dan Tata Ruang Surabaya, Dokumen RDTRK UP Tanjung Perak
8.	Data peraturan pemerintah terkait kawasan cagar budaya, bangunan cagar budaya, jalur pedestrian, dan jalan arteri sekunder	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Survey sekunder, survey literatur 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Google Search ▪ Website pemerintah <p>(berupa dokumen yang dapat diunduh)</p>

Sumber: penulis, 2014

3.6 Metode Analisa Data

Menurut Patton (dalam Suprihardjo dkk, 2013), analisa data adalah suatu proses mengatur urutan data, mengorganisasikannya ke dalam suatu pola, kategori dan satuan uraian dasar. Metode analisis yang akan digunakan dalam penelitian ini adalah analisis kualitatif. Tahapan analisa dalam

penelitian ini meliputi tiga sasaran dengan masing-masing sasaran terdiri dari input dan teknik analisa data tersendiri. Adapun rangkuman tahap analisa dapat dilihat dalam **Tabel 3.4**.

(halaman ini sengaja dikosongkan)

Tabel 3.4 Tahap Analisis Data

Sasaran	Input				Tujuan	Teknik/Metode Analisa	Output Analisa
	Indikator		Variabel				
Sasaran 1: Mengidentifikasi karakteristik fisik ruang terbuka publik “street” pada koridor Jalan Rajawali	Karakteristik bentuk dan massa bangunan		Kualitas Enclosure	Tinggi dinding jalan	Mengetahui karakteristik fisik yang dimiliki Jalan Rajawali	Analisis Theoretical Descriptive	Kualitas ruang terbuka publik “street” berdasarkan keterlingkupannya dan karakter visual koridor.
Lebar lantai jalan				Analisis Empirical Descriptive			
Garis setback bangunan							
Karakter Fasade Bangunan			langgam	Teknik overlay GIS			
			Ketinggian bangunan				
Sasaran 2: Mengidentifikasi pola pemanfaatan ruang terbuka “street” pada koridor Jalan Rajawali	Ruang	Jalur Kendaraan	Lebar Jalur dan Lebar Lajur Kendaraaan		Mengetahui bagaimana koridor Jalan Rajawali dimanfaatkan sebagai ruang terbuka publik	Analisis Empirical Descriptive	Pola pemanfaatan ruang terbuka publik “street” pada koridor Jalan Rajawali, Terbagi menjadi dua yakni aktivitas orang dan kendaraan.
		Karakteristik jalur pedestrian	Tipe dan Lebar Trotoar				
			Jalur Hijau				
			Jalur Penyebrangan				
			Street Furniture				
		Karakteristik elemen penandaan	Tata letak dan sebaran	Petunjuk arah			
				Rambu lalu lintas			
	Media iklan						
	Lain-lain						
	Waktu	Aktivitas pokok	Penggunaan Lahan				
			Aktivitas Pendukung				
			Aktivitas opsional dan sosial				
		Sirkulasi lalu lintas	Komposisi dan Volume kendaraan				
			Komposisi				

			Tingkat pelayanan jalan			
		Parkir				

Sumber: Penulis, 2015

3.6.1 Mengidentifikasi karakteristik fisik ruang terbuka publik “*street*” pada koridor Jalan Rajawali

Tujuan dari sasaran ini adalah untuk mengetahui karakteristik fisik yang dimiliki Jalan Rajawali. Untuk mencapai sasaran ini, digunakan teknik analisis deskriptif kualitatif dengan metode *Theoretical Descriptive* dan *Empirical Descriptive*. Metode ini digunakan untuk menggambarkan fenomena yang diteliti secara sistematis, faktual, dan akurat. Dengan menggunakan metode ini, obyek penelitian dianalisis dalam bentuk penjelasan ataupun pengertian.

Proses analisis *Theoretical Descriptive* merupakan proses analisis data secara kualitatif dengan menggunakan data yang diperoleh dari data sekunder yang dijelaskan secara deskriptif dan normative yang disesuaikan dengan kondisi eksisting obyek penelitian di Jalan Rajawali dengan menggunakan variabel elemen perancangan kota. Data sekunder tersebut merupakan teori-teori yang digunakan dalam menganalisa elemen bentuk dan massa bangunan. Sedangkan analisis *Empirical Descriptive* merupakan proses analisis dengan mengidentifikasi data primer yang dikolaborasikan. Data primer tersebut berupa karakteristik jalur pedestrian dan elemen penandaan.

Lebih jelasnya, terdapat 2 tahapan analisis yang perlu dilakukan dalam mengidentifikasi karakteristik fisik ruang terbuka publik “*street*” pada koridor Jalan Rajawali, yakni:

1. Analisis kualitas keterlingkupan ruang koridor Jalan Rajawali.
2. Analisis kualitas karakter *fasade* bangunan pada koridor Jalan Rajawali.

3.6.2 Mengidentifikasi pola pemanfaatan ruang terbuka publik “*street*” pada koridor Jalan Rajawali

Tujuan dari sasaran ini adalah untuk mengetahui bagaimana koridor Jalan Rajawali dimanfaatkan sebagai ruang terbuka publik. Sebagaimana hasil tinjauan pustaka terhadap ruang terbuka publik berupa jalan, bahwa pada ruang jalan tidak hanya terdapat elemen fisik yang membentuknya tetapi juga terdapat aktivitas yang terjadi didalamnya. Aktivitas tersebut menunjukkan

bagaimana ruang jalan tersebut dimanfaatkan. Maka dari itu, dari variabel aspek aktivitas dapat diketahui pola pemanfaatan ruangnya. Untuk mencapai sasaran ini, pemanfaatan ruang pada ruang terbuka publik berupa “*street*” ini dibedakan menjadi 2 (dua) berdasarkan kategori pelakunya, yakni pedestrian (orang) dan non pedestrian (kendaraan). Berikut masing-masing penjelasannya:

1. Analisis pola aktivitas pemanfaatan ruang terbuka publik “*street*” bagi pedestrian (orang). Untuk mencapai hasil analisis ini, digunakan metode *empirical descriptive* digunakan pada data primer yang diperoleh dari proses observasi *behavioral mapping*, dimana data aktivitas diolah dan diinterpretasikan berdasarkan kondisi eksisting yang tercatat dan dikaitkan dengan kondisi eksisting fisik yang ada.
2. Analisis aktivitas lalu lintas kendaraan pada terbuka publik “*street*”. Untuk mencapai hasil analisis ini, digunakan teknik analisis deskriptif kualitatif dengan metode *Theoretical Descriptive*. Metode ini menggunakan data sekunder berupa teori-teori perhitungan volume lalu lintas, komposisi jenis kendaraan dan tingkat pelayanan jalan. Dimana data primer yang didapat dari proses *traffic counting* diolah dan diinterpretasikan berdasarkan teori.

3.6.3 Pemaparan kesimpulan kualitas terbuka publik “*street*” pada koridor Jalan Rajawali

Pada sub bab ini dilakukan pemapanan ulang dari hasil sasaran-sasaran sebelumnya dan kemudian terangkai satu kesimpulan kualitas ruang terbuka pada koridor Jalan Rajawali. Dilakukan dengan metode deskriptif kualitatif.

3.7 Tahapan Penelitian

1. Perumusan Masalah

Tahap ini terdiri dari perumusan masalah yang bersumber dari latar belakang permasalahan penelitian. Selanjutnya dilakukan identifikasi pokok permasalahan yang terjadi pada kebutuhan ruang terbuka publik sebagai elemen dalam meningkatkan kenyamanan kota. Selanjutnya ditentukan

ruang lingkup yang meliputi ruang lingkup wilayah, ruang lingkup pembahasan dan ruang lingkup substansi terkait penelitian.

2. Studi Literatur

Pada tahap ini dilakukan pengumpulan informasi berupa teori, studi kasus, contoh penelitian sejenis dan hal-hal lain yang relevan dengan penelitian. Sumber studi literature didapatkan dari buku, jurnal, makalah, koran, internet dan lain-lain. Seluruh informasi yang didapatkan kemudian disintesa sehingga menghasilkan indikator dan variable penelitian.

3. Pengumpulan Data

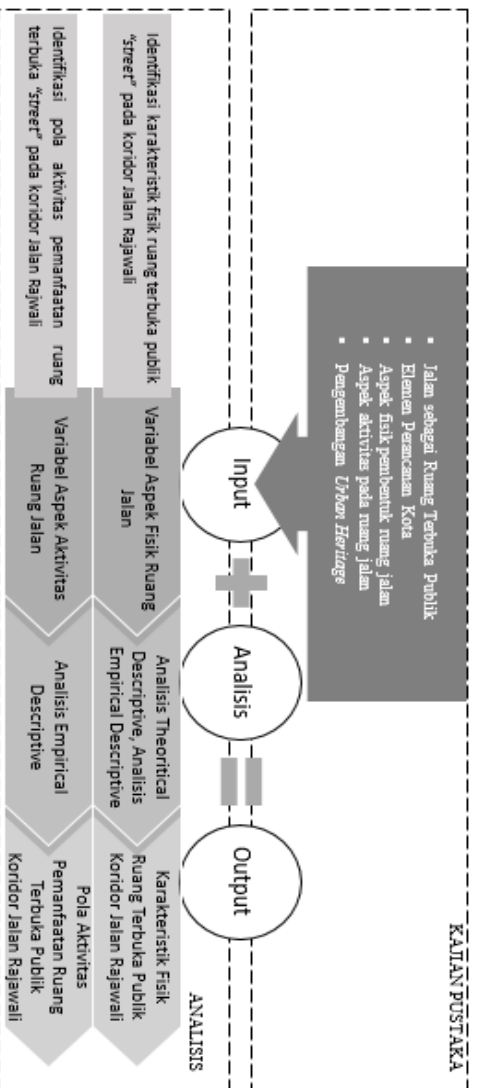
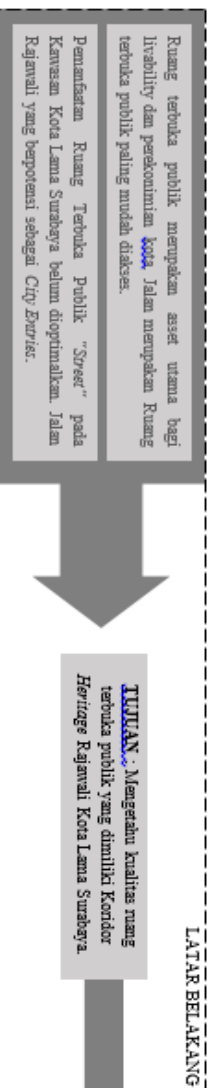
Pada tahap pengumpulan data dilakukan pengumpulan data dan informasi terkait objek penelitian dimana data disesuaikan dengan variabel penelitian yang didapatkan berdasarkan hasil sintesa pada kajian pustaka. Data yang digunakan berupa data primer dan data sekunder. Data primer diperoleh melalui hasil wawancara dan obeservasi lapangan. Sedangkan data sekunder diperoleh dari hasil literature, internet maupun instansi terkait.

4. Analisa

Pada tahap ini dilakukan proses pengolahan data dengan menggunakan teknik analisis yang sesuai untuk mencapai tujuan dan sasaran dari penelitian. Pada tahap ini juga dilakukan penyajian data dari keseluruhan proses pengumpulan data yang telah dilakukan.

5. Penarikan Kesimpulan

Pada tahap ini dilakukan penarikan kesimpulan untuk menjawab tujuan dan sasaran penelitian. Berdasarkan hasil kesimpulan dari seluruh proses penelitian maka akan dilakukan perumusan rekomendasi yang berupa konsep pengembangan yang dapat diimplementasikan pada koridor heritage Jalan Rajawali Surabaya mau pun pada koridor-koridor dengan karakteristik yang serupa dengan wilayah penelitian.



Gambar 3.2 Tahapan Analisis dalam Penelitian
 Sumber: Penulis, 2016



BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

Pada bab ini akan dibahas mengenai gambaran umum wilayah studi dan pembahasan proses analisis yang dilakukan di tiap sasaran pada penelitian ini.

4.1 Gambaran Umum Wilayah Studi

Gambaran umum wilayah studi penelitian mencakup batas administrasi wilayah penelitian, sejarah wilayah penelitian terhadap Kawasan Kota Lama Surabaya, periode saat ini dan rencana pengembangan wilayah penelitian, kondisi penggunaan lahan, kondisi transportasi serta kondisi tata bangunan dan lingkungan.

4.1.1 Wilayah Administratif

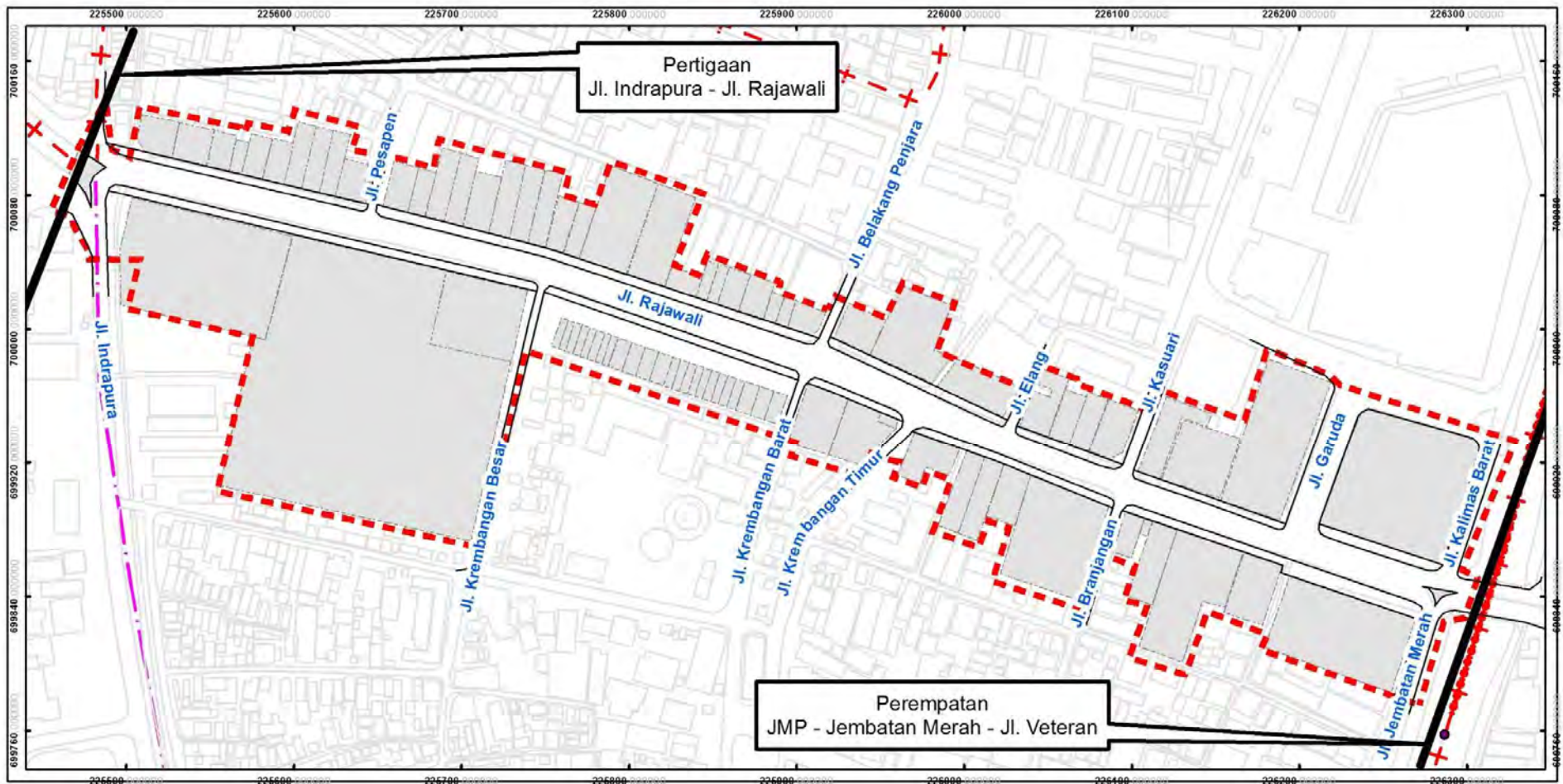
Wilayah studi pada penelitian ini adalah Koridor Jalan Rajawali yang termasuk kedalam Kawasan Kota Lama Surabaya. Secara administratif Koridor Jalan Rajawali termasuk dalam wilayah Kelurahan Krembangan Selatan, Kota Surabaya. Jalan Rajawali berfungsi sebagai penerus jalur transportasi dari Jalan Gresik dan Jalan Indrapura (sisi barat) menuju Jalan Kembang Jepun dan Jalan Veteran (sisi timur). Fungsi Jalan Rajawali sebagai jalan arteri sekunder menghubungkan pusat-pusat kegiatan dalam skala kota. Lingkup wilayah amatan penelitian ini adalah mengenai *enclosure* yaitu hanya berfokus pada jalan sebagai ruang terbuka publik yang memiliki batasan-batasan fisik sebagai pelingkupnya yakni bangunan-bangunan di kanan-kiri jalan yang membatasi ruang jalannya, berikut adalah batasan wilayahnya penggalan Jalan Rajawali dapat dilihat pada **Tabel 4.1**.

Tabel 4.1 Batasan Wilayah Administrasi

Bagian	Batasan dan jalan yang dilalui
Timur	Pertigaan Jembatan Merah dan Jalan Jembatan Merah – Jalan Veteran
Barat	Pertigaan Jalan Indrapura dan sebagian penggalan Jalan Rajawali bagian Barat ke arah Jalan Gresik dan Jalan Perak
Selatan	Deretan kavling bangunan yang bersentuhan langsung dengan muka Jalan Rajawali sisi Selatan, serta melalui beberapa jalan, yakni: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Jalan Krembangan Besar ▪ Jalan Krembangan Barat ▪ Jalan Krembangan Timur ▪ Jalan Branjangan ▪ Jalan Jembatan Merah
Utara	Deretan kavling bangunan yang bersentuhan langsung dengan muka Jalan Rajawali sisi Utara, serta melalui beberapa jalan, yakni: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Jalan Pesapen ▪ Jalan Belakang Penjara ▪ Jalan Elang ▪ Jalan Kasuari ▪ Jalan Garuda ▪ Jalan Kalimas Barat

Sumber: Peta Citra Satelit Kota Lama Surabaya 2012, Google Maps 2015, diolah 2016

Peta lokasi wilayah studi dapat dilihat pada **Peta 4.1 Batas Administrasi Wilayah Penelitian**



**Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota
Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan
Institut Teknologi Sepuluh Nopember
Surabaya 2016**

Pengembangan Koridor Heritage Jalan Rajawali
Surabaya Sebagai Ruang Terbuka Publik
Berdasarkan Konsep Livable Streets

4.1 Peta Batas Administrasi Wilayah Penelitian

Legenda

- Batasan Penelitian
- Deretan Kavling

Coordinate System: WGS 1984 UTM Zone 49S
Projection: Transverse Mercator
Datum: WGS 1984

SKALA 1:3,500
50 25 0 50 Meters



KOTA SURABAYA

Sumber :
Peta Garis Surabaya 2012
Survei Primer 2016

4.1.2 Sejarah Jalan Rajawali dalam Kawasan Kota Lama Surabaya

Surabaya sebagai kota yang berdiri sejak 31 Mei 1293 memiliki sejarah panjang sejak jaman Kerajaan Hindu-Mataram sampai jaman kolonial Belanda (Handinoto, 1996). Sebagai sebuah kota yang memiliki sejarah panjang, Kota Surabaya juga memiliki suatu kawasan pusat kota lama yang dikenal dengan nama kota bawah (Benedenstad) atau dikenal juga dengan sebutan Soerabaia Lama (*Oud Surabaya*). Kawasan Benedenstad dengan luas 300 Ha memiliki pusat kota di kawasan Jembatan Merah (Handionoto 1996). Menurut Handinoto (1996:91), Koridor Jalan Rajawali merupakan salah satu bagian dari pola jalan kota lama, yang jalan-jalan utamanya adalah Willemstraat (sekarang Jalan Jembatan Merah); Roomkatholikstraat (sekarang Jalan Kepanjen); Boomsatraat (sekarang Jalan Branjangan); Schoolstraat (sekarang Jalan Garuda); Werfstraat (sekarang Jalan Penjara); Societeitstraat (sekarang Jalan Veteran); Hereenstraat (sekarang Jalan Rajawali). Adapun posisi jalan-jalan tersebut (dulu dan kini) dapat dilihat pada **Gambar 4.1**.

Gambar 4.1 merupakan peta *Frot Retancehmen*. *Frot Retanchement* sendiri merupakan titik mula permukiman VOC di Surabaya, dimana terdapat pusat pemerintahan dan militer yang dikelilingi oleh tembok pertahanan dan parit. Mulai sekitar tahun 1830-an, *Fort Retanchement* dihancurkan untuk diperluas menjadi sebuah perbentengan kota. Berganti menjadi *Fort Prins Hendrik* pada tahun 1837. Menurut H.W. Dick benteng ini pada akhirnya menjadi proyek sia-sia, tidak berfungsi sebagai pertahanan militer, parit menjadi sumber malaria. Tahun 1870, perbentengan ini dibongkar dengan alasan *urban exapansion* dan kesehatan. Ini merupakan contoh upaya transferring benteng ala Eropa di tempat tropis.



Gambar 4.1 Peta Frontanchemen II

Sumber: Koleksi Perpustakaan Royal Tropic Institute, Netherland dalam LAPDA RTR Kawasan Strategis Kota Lama Surabaya (Bappeko Surabaya, 2012)

Lebih khususnya berikut adalah sejarah koridor Jalan Rajawali dalam lingkup perkembangan Kota Lama Surabaya:

- **Periode tahun 1743-1808**

Tahun 1743-1808 adalah periode Kota Surabaya jatuh ke tangan VOC. Pada periode ini pusat Kota Surabaya terbentuk di sekitar Jembatan Merah. Pada periode ini Jalan Rajawali berkembang menjadi permukiman orang Eropa di Surabaya. Pada periode ini perkembangan sebagai pusat perdagangan dan jasa belum terlalu nampak.

- **Periode tahun 1808-1870**

Pada tahun 1808 Kota Surabaya diserahkan VOC kepada Pemerintah Kolonial Belanda. Surabaya berubah menjadi kota dagang sekaligus menjadi kota benteng, dengan dibangunnya benteng pertahanan disekeliling kota (*Fort Prins Hendrik*). Pusat tetap berada disekitar Jembatan Merah. Jalan Rajawali menjadi suatu perkampungan orang Eropa yang memiliki fasilitas lengkap, dimana pada ujung sebelah timurnya dibangun Kantor Residen atau dikenal juga dengan *city hall*, yang merupakan *one stop service* bagi segala kebutuhan warga kota. Pada saat ini Jalan Rajawali belum tampak sebagai kawasan perdagangan dan jasa, karena masih diperuntukan sebagai perkampungan orang Eropa oleh Pemerintah Belanda.

- **Periode tahun 1870-1940**

Pada tanggal 19 April 1871, benteng yang mengitari Kota Surabaya mulai diruntuhkan. Kawasan Jembatan Merah sebagai pusat kota berkembang pesat. Pada periode ini Jalan Rajawali tumbuh pesat sebagai pusat perdagangan yang terletak di pusat kota waktu itu. Perkembangan sebagai pusat perdagangan dan ini terlihat dari terdapatnya beberapa gedung penting dibangun sekitar tahun 1900 seperti gedung Geo Wahry dan CO yang merupakan perusahaan dagang yang dibangun pada tahun 1913, Gedung Perusahaan perdagangan Inggris bernama Bridgestone (terkenal dengan sebutan Gedung Cerutu) yang dibangun pada tahun 1916, Gedung Dunlop (sekarang bangunan kantor PT. Pantja Niaga) yang juga merupakan perusahaan dagang dibangun sekitar tahun

1900 dan gedung sindikat (kongisi dagang) gula NVAS (sekarang bangunan kantor PTPN Korwil II/ VII-XIII) yang selesai di renovasi oleh C.Citroen pada tahun 1926.

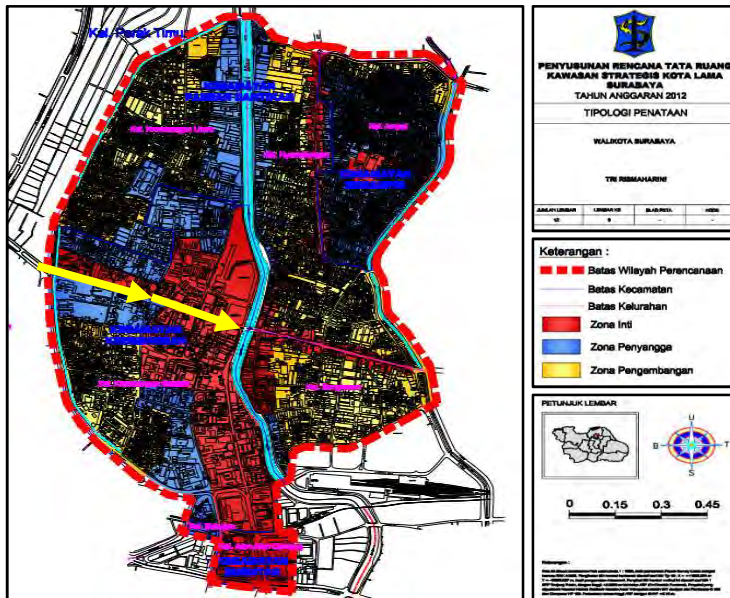
▪ **Periode setelah tahun 1940**

Pada masa pemerintah Belanda bernama Hereenstraat, setelah kemerdekaan Indonesia diganti menjadi Jalan Rajawali. Setelah masa kemerdekaan, pusat pemerintah Surabaya dipindahkan ke selatan Kawasan Jembatan Merah. Secara umum penggunaan lahan di Jalan Rajawali pasca kemerdekaan Indonesia masih sama seperti periode sebelumnya, yaitu perdagangan dan jasa, bahkan sampai tahun 2010 ada beberapa bangunan yang mempertahankan keaslian bentuknya walaupun beberapa bangunan lainnya mengalami perubahan dan penghancuran seperti bangunan bekas rumah sakit militer di Jalan Rajawali No. 25-27 dan sebuah gudang dan kantor di Jalan Rajawali No.64, sehingga kesan kolonialnya sudah mengalami penurunan.

4.1.3 Periode saat ini dan Rencana Pengembangan Koridor Jalan Rajawali dalam Kawasan Kota Lama Surabaya

Berdasarkan Rencana Tata Ruang Kawasan Strategis Kota Lama Surabaya 2012, sebagian besar koridor Jalan Rajawali termasuk kedalam tipologi penataan Zona Inti. Zona inti ini merupakan zona yang dipreservasi untuk mempertahankan karakter kawasan kota lama, dimana memiliki kriteria sebagai berikut:

- Sebaran bangunan cagar budaya dan yang diduga cagar budaya cukup banyak dan rapat
- Memiliki karakteristik bangunan khas
- Memiliki nilai arsitektur yang masih terjaga dan kompleks
- Memiliki nilai sejarah yang signifikan terhadap perkembangan Surabaya dan atau menjadi saksi bisu sejarah perjuangan



Keterangan: Panah kuning menunjukan posisi dan arah Jalan Rajawali

Gambar 4.2 Peta Zona Penataan Kota Lama Surabaya

Sumber: RTR Kawasan Strategis Kota Lama Surabaya (Bappeko Surabaya, 2012)

Saat ini, koridor Jalan Rajawali merupakan bagian dari kawasan utama perdagangan di Surabaya Utara. Kawasan utama perdagangan tersebut diantaranya adalah kawasan Kembang Jepun dan Jembatan Merah Plaza (JMP) atau disebut juga sebagai Old CBD (*Central Bisnis District*), yang kemudian melebar dan bersatu dengan kawasan Tunjungan. Namun untuk perdagangan skala regional masih terkonsentrasi pada kawasan Old CBD. Selain menjadi bagian dari pusat perdagangan, koridor Jalan Rajawali juga merupakan jalur utama yang dilalui untuk menuju berbagai potensi wisata di Kawasan Kota Lama Surabaya. Posisi koridor Jalan Rajawali terhadap sebaran eksisting wisata dan potensi wisata di Kawasan Kota Lama Surabaya dapat dilihat pada **Peta 4.2**.

Kehidupan kultural di koridor Jalan Rajawali dapat dikatakan tidak ada karena bukan merupakan kawasan etnis seperti kampung Arab dan Pecinan. Seperti yang diketahui, kawasan lama Kota Surabaya merupakan contoh nyata terjadinya upaya segregasi (pemisahan) sosial oleh VOC Belanda yang kemudian membagi wilayah di kota lama tersebut menjadi 3 (tiga) *enclave* komunitas. Ketiga *enclave* tersebut adalah *enclave* etnis Tionghoa, etnis Arab dan Eropa. Saat ini yang tersisa adalah etnis Arab dan etnis Tionghoa. Peninggalan sebaran etnis di Kawasan Kota Lama Surabaya dapat terlihat dari arsitektur rumah yang berdiri di kawasan tersebut. Koridor Jalan Rajawali termasuk kedalam kawasan orang-orang Eropa saat itu, hal ini dapat dilihat dari gaya arsitektur khas kolonialnya. Perkembangannya mulai sebelum tahun 1900 yaitu gaya *Empire Style* hingga tahun transisi gaya *De Stijl*, *Amsterdam School* dan Gaya Art Deco serta gaya-gaya modern. Dari bangunan dengan gaya-gaya arsitektur tersebut tidak sedikit yang mengalami perubahan.

Berikut ini adalah beberapa bangunan cagar budaya dan bangunan kuno sisa peninggalan sejarah yang terdapat di koridor Jalan Rajawali:

Tabel 4.2 Daftar Bangunan Cagar Budaya di Koridor Jalan Rajawali

No	Bangunan Kuno dan Cagar Budaya	Alamat	Golongan
<i>Sumber: SK Cagar Budaya Kota Surabaya 2009</i>			
1	Bank Bumi Daya/ Bank Mandiri	Jalan Rajawali 1	C
2	Aneka Kimia Unit Pabrik Minuman “Usodo d/h OUT” (Persh. Da) (1910)	Jalan Rajawali 15	C
3	Kantor Asuransi Jiwa Bumi Asih Jaya / Show Room Mobil Timor / PT. Arina Multikarya (1910)	Jalan Rajawali 18-20	B

4	Gedung Cerutu (Kantor Said Bin Oemar Bagil / Gedung Bank Bumi Daya (BBD) (1916))	Jalan Rajawali 5	B
5	Gedung Bank Negara Indonesia (BNI 1946) (1920)	Jalan Rajawali 10	B
6	Kantor Kas Negara / Kantor BNI 1946 (1920)	Jalan Rajawali 16	C
7	Kantor PT. Pantja Niaga (1910)	Jalan Rajawali 1	B
8	Kantor PTPN XXIII (1890)	Jalan Rajawali No. 44	B
9	Yayasan Dana Pensiun (<i>G. C Citroen, Interior</i>) / Perusahaan Perkebunan Negara / Kantor PTPN VII-XIII Korwil II (1850)	Jalan Rajawali No. 29	B
10	Kantor Tjiwi Kimia (1900)	Jalan Rajawali 31-33	B
11	Unit Pelaksana Teknis Dinas Wilayah Surabaya Utara / Kantor Dipenda Surabaya Utara & Toko	Jalan Rajawali 19	A
<i>Sumber: Peta Cagar Budaya Surabaya 2009</i>			
12	Hotel Ibis (1913)	Jalan Rajawali	-
13	Gudang, Pusat Pertokoan	Jalan Rajawali 14	C
14	Puri Kencana/Ruko Tiara/ Rajawali motor (1920)	Jalan Rajawali 64	C
15	Gudang, Rumah Tangga	Jalan Rajawali 35	A

16	Gedung Internatio, d/h Willems Plein (1927-1931)	Jalan Taman Jayangrono (berpotongan dengan Jalan Rajawali)	A
<i>Sumber: SK Diduga Cagar Budaya 2009</i>			
17	Kantor Cacat Veteran (1920)	Jalan Rajawali No. 47	-
18	Pabrik Palmbom	Jalan Rajawali	-
<i>Sumber: Jurnal Pelestarian Lingkungan dan Bangunan Kuno Jalan Rajawali Kota Surabaya oleh R. Winto Danardi 2010</i>			
19	Gereja Protestan Indonesia Barat (1935)	Jalan Rajawali 80	-
20	SMPN 5 Surabaya (1950)	Jalan Rajawali 57	-

Sumber: Kompilasi Data, 2016

Pemanfaatan bangunan cagar budaya di Jalan Rajawali sebagian besar untuk kegiatan perdagangan dan jasa, gudang dan perkantoran. Sebagian besar kondisi fisik di wilayah studi saat ini masih terawat dan belum pernah direnovasi. Namun terdapat beberapa bangunan yang tidak terawat dan sudah direnovasi sehingga mengalami beberapa perubahan pada fisik bangunan. Peta persebaran bangunan cagar budaya dilihat pada **Peta 4.3**.



Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota
Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan
Institut Teknologi Sepuluh Nopember
Surabaya 2016

Pengembangan Koridor Heritage
Jalan Rajawali Surabaya Sebagai RTP
Berdasarkan Konsep Livable Streets
4.2 Peta Sebaran Eksisting dan Potensi Wisata

Legenda

- Batas Kota Lama
- Batasan Penelitian
- Deretan Kavling
- Eksisting Wisata
- Potensi Wisata

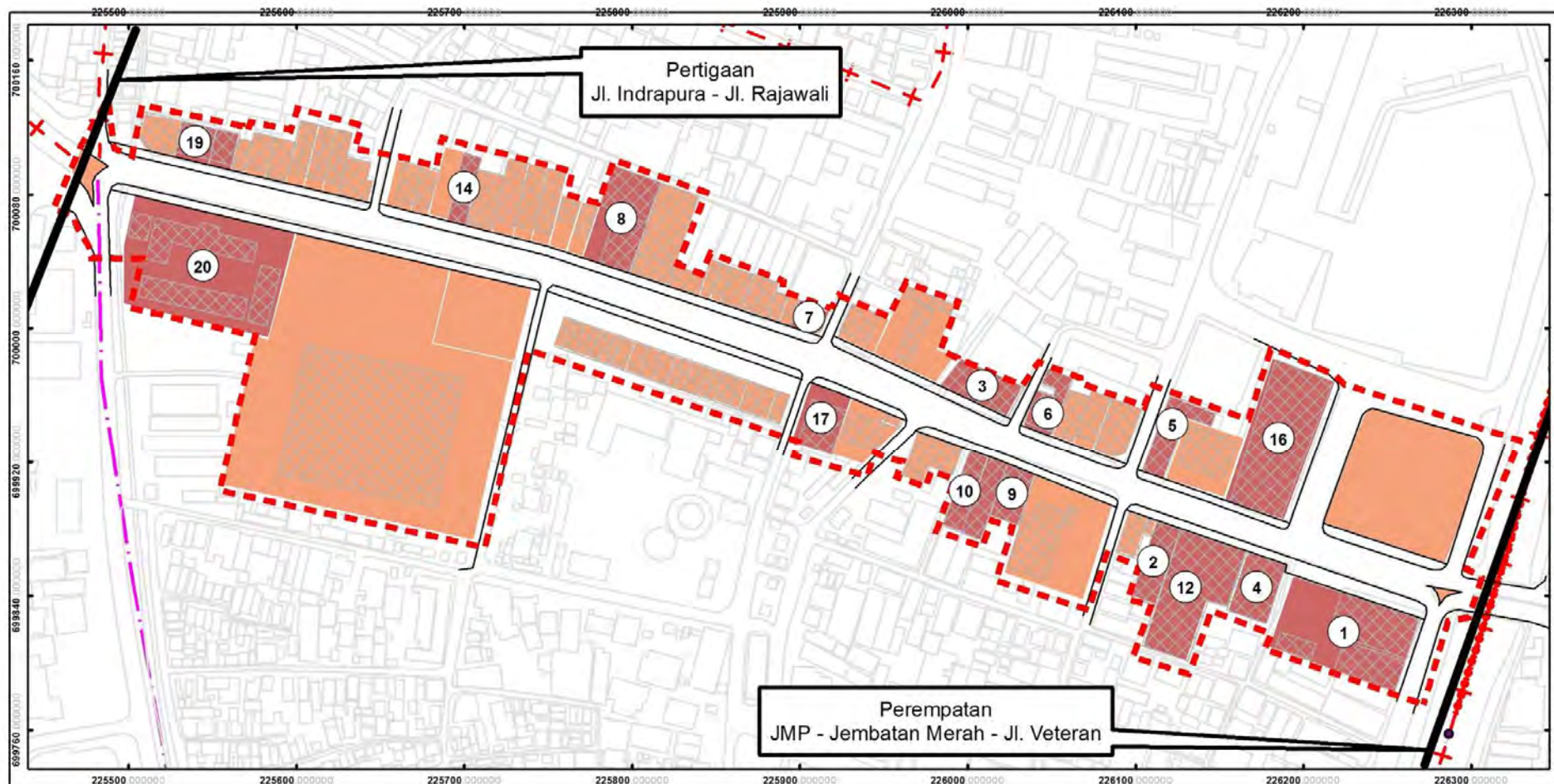
- Keterangan:
1. Jembatan Merah Plaza (JMP)
 2. House of Sampoerna (HOS)
 3. Masjid Ampel
 4. Kawasan Perdagangan dan Jasa
 5. Museum dan Monumen Tugu Pahlawan
 6. Wisata Air Kalimas
 7. Wisata Fotografi Jl. Karet - Jl. Gula
 8. Wisata Sejarah dan bersepeda di Koridor Jl. Rajawali-Jl. Veteran-Jl Niaga
 9. Wisata Sejarah Jl. Panggung
 10. Wisata Kuliner Jl. Kh Mas Mansyur



SKALA
 1:14,000
 180 90 0 180 Meters

Sumber :
 Peta Garis Surabaya 2012
 Bappeko 2012
 Survei Primer 2016

Coordinate System: WGS 1984 UTM Zone 49S
 Projection: Transverse Mercator
 Datum: WGS 1984



**Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota
Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan
Institut Teknologi Sepuluh Nopember
Surabaya 2016**

**Pengembangan Koridor Heritage Jalan Rajawali
Surabaya Sebagai Ruang Terbuka Publik
Berdasarkan Konsep Livable Streets**

4.3 Peta Sebaran Bangunan Kuno & Cagar Budaya

Legenda

- Batasan Penelitian
- Bangunan
- Bangunan Kuno dan Cagar Budaya
- Non Bangunan Kuno dan Cagar Budaya

Coordinate System: WGS 1984 UTM Zone 49S
Projection: Transverse Mercator
Datum: WGS 1984

SKALA 1:3,500
50 25 0 50 Meters



KOTA SURABAYA

Sumber :
Peta Garis Surabaya 2012
Survei Primer 2016

Arahan pengembangan Koridor Jalan Rajawali dalam lingkup Rencana Pengembang Kota Lama Surabaya:

- Pengembangan wisata minat khusus belanja JMP (Jembatan Merah Plaza) yang terletak di Jalan Rajawali.
- Pengembangan wisata minat khusus fotografi di Jalan Rajawali yang masih terdapat bangunan-bangunan tua.
- Pengembangan wisata minat khusus *Cycling Tour*/Tur Sepeda, berkeliling bersepeda sambil melihat-lihat bangunan bersejarah. Rute menjelajah Kota Lama Surabaya antara lain Jalan Rajawali – Jalan Veteran – Jalan Niaga – Jalan Pahlawan – Jalan Indrapura.
- Pengembangan wisata sejarah berupa bangunan cagar budaya yang memiliki nilai sejarah yang tinggi. Diantaranya yang tersebar di Koridor Jalan Rajawali adalah sebagai berikut:
 1. Gedung Internatio



Gambar 4.3 Gedung Internatio

Sumber: RTRK Kota Lama Surabaya (Bappeko, 2012)

Gedung ini berlokasi di Jalan Taman Jayengrono (sisi depan bangunan) dan Jalan Rajawali (sisi kanan bangunan). Gedung *Internationale Crediet-en Handelsvereeniging "Rotterdam"* (Rotterdam International Credit dan Trading Association) ini biasa disebut Gedung Internatio atau sekarang kantor PT.Tjipta Niaga/PT Aneka Niaga. Gedung ini dirancang oleh Ir. Frans Johan Louwrens Ghijsels, arsitek Surabaya yang lahir di Tulungagung Jawa Timur, dibangun pada th. 1927-1931. Gedung ini merupakan salah satu bangunan yang paling besar di daerah pedagangan sekita Jembatan Merah.

Selanjutnya gedung ini dikuasai oleh pasukan sekutu dan dijadikan markas pasukan Komandan Brigade ke-49 Inggris yang bertugas di Surabaya. Sedang diseberrangnya, disekitar Jembatan Merah merupakan tempat para pejuang Arek-arek Suroboyo. Pada tanggal 28-30 Oktober 1945 gedung ini dikepung oleh pejuang-pejuang Indonesia. Tembak-menembak pun sering terjadi antara pada pejuang dan pasukan sekutu. Sewaktu berusaha menghentikan tembak-menembak tersebut Brigen Mallaby tewas terbakar dimobilnya. Tragedi tersebutlah yang memicu terjadinya pertempuran 10 November 1945.

2. Gedung Cerutu



Gambar 4.4 Gedung Cerutu

Sumber: RTRK Kota Lama Surabaya (Bappeko, 2012)

Gedung yang terletak di Jalan Rajawali no. 1-7 ini memiliki menara berbentuk rokok cerutu. Gedung ini berfungsi sebagai kantor sekaligus gudang. Saat ini gedung tersebut digunakan sebagai kantor bank Mandiri. Gedung tersebut dibangun tahun 1916 oleh N.V. Maatschappij Tot Exploatatie van Het Technish Bureau Gebroeders Knaud.

- Termasuk kedalam zona pengembangan Sub Zona A6. Zona ini didominasi pemanfaatan ruang sebagai fasilitas umum dan perdagangan dan jasa. Untuk menunjang fungsi tersebut maka diarahkan untuk meningkatkan identitas kawasan serta perbaikan dan pemulihan terhadap bangunan kuno yang tidak terawat dan terkesan kumuh. Berikut arahan penanganan untuk sub zona ini yang berkaitan dengan tujuan penelitian antara lain:

A. Aspek Penataan Kawasan

1. Aspek Transportasi :

- Pengaturan parkir on street.
- Dilakukan parkir dengan sistem pembayaran progresif.
- Pengaturan waktu parkir.
- Penyediaan parkir off street pada fasilitas umum dan hotel.
- Perbaikan kualitas pedestrian.

2. Aspek Fasilitas :

- Penambahan dan penempatan tong sampah di pedestrian.
- Pelaksanaan konsep 3R salah satunya dengan penyediaan tempat sampah organik dan non organik.

3. Pengembangan paket wisata budaya di seluruh ODTW di Kawasan Kota Lama Surabaya.

4. Penghijauan di tepi jalan berupa pot tanaman yang tertata di pedestrian.

B. Aspek Penataan Arsitektural

1. Pengecatan bangunan :

- Pemulihan karakter bangunan dari kekumuhan.
- Menentukan pilihan warna yang khas warna bangunan Eropa.

2. Pelestarian cagar budaya :

- Mempertahankan fasade, Atap, Material, warna, elemen arsitektur.
- Koefisien Dasar Bangunan untuk kavling dengan dengan bangunan cagar budaya adalah seperti apa yang ada sekarang atau dengan penambahan sampai total 75%.
- Peningkatan street furniture, menambah elemen tiang lampu dan ornamer yang khas style Eropa
- Ketinggian bangunan asli bangunan cagar budaya harus dipertahankan.

- Garis sempadan bangunan = garis sempadan pagar = 0 atau Garis sempadan depan bangunan sesuai dengan letak bangunan asli.
 - Tata hijau untuk menambah estetika lingkungan; Akar, daun, batang maupun ranting pepohonan tidak boleh mengganggu/menutupi fasade bangunan cagar budaya.
3. Elemen bangunan yang dipertahankan :
- Bentuk dan penggunaan bahan penutup atap harus sama dengan material aslinya.
 - Fasade bangunan harus dipertahankan dan dikembalikan seperti kebentuk semula.
 - Elemen arsitektur seperti jendela, pintu, bukaan-bukaan lain, serta ornamen-ornamen dan lainnya harus dipertahankan dan dikembalikan seperti kebentuk semula.
 - Kanopi/beranda, teras dan balkon asli termasuk balustradanya harus dipertahankan dan dikembalikan seperti kebentuk semula.
 - Material *finishing*, *fasade*, dan dinding luar bangunan harus sesuai kondisi eksisting.
 - Struktur asli bangunan dipertahankan dan dipugar.
 - Penambahan elemen struktur bangunan tidak boleh mengganggu dan mengubah arsitektur bangunan asli.
4. Arahan untuk bangunan yang bukan Bangunan Cagar Budaya
- Koefisien dasar bangunan untuk kavling adalah mengikuti Perda untuk mendirikan bangunan.
 - Ketinggian bangunan tidak melebihi ujung atap bangunan cagar budaya yang ada.
 - Skala bangunan secara keseluruhan menyesuaikan diri dengan bangunan cagar budaya yang tertinggi.
 - Sempadan bangunan mengikuti garis sempadan bangunan cagar budaya atau sama dengan 0 (nol)

meter dan bangunan harus menempel pada garis batas kavling depan.

- Pemilihan pohon lebih ditujukan untuk estetika, kecuali pada tempat-tempat yang telah ditentukan dan ruang terbuka hijau pasif.
- Bangunan diwajibkan semaksimal mungkin menyediakan parkir off street.
- Parkir on street diperkenankan di lokasi yang telah disediakan/ditentukan oleh pengelola.
- Atap, Fasade, Elemen-elemen arsitektur (jendela, pintu, bukaan, ornamen dan lainnya), kanopi/beranda/teras/balkon/Balustrades, dan material *finishing fasade* dan dinding luar bangunan harus menyesuaikan bangunan cagar budaya.

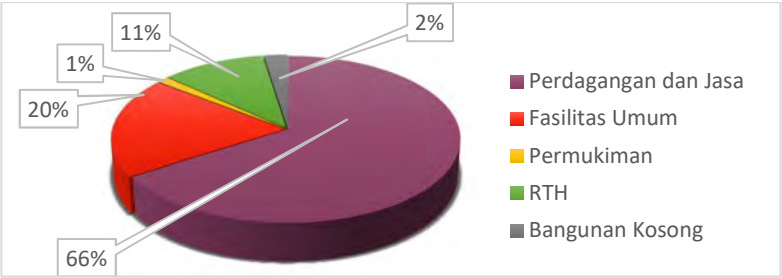
4.1.4 Penggunaan Lahan Makro dan Mikro

Penggunaan lahan secara makro di wilayah penelitian didominasi oleh perdagangan dan jasa. Penggunaan lahan makro di sepanjang Koridor Rajawali meliputi penggunaan lahan sebagai perdagangan dan jasa, fasilitas umum, permukiman, RTH (ruang terbuka hijau) dan beberapa bangunan dan lahan yang masih kosong. Prosentase penggunaan lahan makro di wilayah penelitian adalah sebagai berikut:

Tabel 4.3 Proporsi Penggunaan Lahan Makro

No.	Penggunaan Lahan	Luasan (Ha)	Prosentase (%)
1	Perdagangan dan Jasa	5.081	65.98%
2	Fasilitas Umum	1.501	19.48%
3	Permukiman	0.094	1.22%
4	RTH	0.835	10.84%
5	Bangunan dan Lahan Kosong	0.190	2.47%
Jumlah Total		7.701	100%

Sumber: Hasil Survey Primer dan Kalkulasi ArcGIS 2016



Gambar 4.5 Diagram Prosentase Penggunaan Lahan Makro
Sumber: Hasil Kalkulasi ArcGIS 2016

Berdasarkan hasil kalkulasi proporsi lahan di atas, terlihat bahwa prosentase perdagangan dan jasa sangat mendominasi wilayah penelitian. Peta penggunaan lahan makro dilihat pada **Peta 4.4 Peta Penggunaan Lahan**. Selanjutnya penggunaan lahan mikro, penggunaan lahan mikro yang dimaksud adalah jenis penggunaan lahan yang lebih rinci yakni fungsi bangunan pada setiap jenis penggunaan lahan makro yang ada. Berikut adalah masing-masing jenis penggunaan lahan mikro yang terdapat pada wilayah penelitian dapat dilihat pada **Tabel 4.4**.

Tabel 4.4 Daftar Jenis Penggunaan Lahan Mikro

Penggunaan Lahan Makro	Jenis (Fungsi Bangunan)	Unit
Perdagangan dan Jasa	Bank & ATM	12
	Swalayan	1
	Hotel	1
	Bengkel	1
	Salon Kecantikan	2
	Rumah makan:	3
	▪ Lontong Balap Rajawali	
	▪ Cotto Makassar Manalagi	
	▪ Café Nesya	
	Toko Retail:	4
	▪ Circle K	



Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota
Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan
Institut Teknologi Sepuluh Nopember
Surabaya 2016

Pengembangan Koridor Heritage Jalan Rajawali
Surabaya Sebagai Ruang Terbuka Publik
Berdasarkan Konsep Livable Streets

4.4 Peta Penggunaan Lahan

Legenda

- Batasan Penelitian
- Deretan Kavling
- RTH
- Bangunan atau Lahan Kosong
- Perdagangan dan Jasa
- Fasilitas Umum
- Permukiman



Coordinate System: WGS 1984 UTM Zone 49S
Projection: Transverse Mercator
Datum: WGS 1984

SKALA 1:3,500
50 25 0 50 Meters

Sumber :
Peta Garis Surabaya 2012
Survei Primer 2016

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Toko / Warung (Jumlah 2) ▪ Fotokopi Pabrik: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Aneka Kimia (Pabrik Minuman) ▪ Tjiwi Kimia (Pabrik Kertas) ▪ PT. Benteng Masabadi (Pabrik konstruksi rangka baja) Kantor Perusahaan lainnya Ruko/Kios kosong	3 20 9
P		
Fasilitas Umum	Fasilitas Pendidikan: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mandiri University ▪ SMPN 5 Surabaya ▪ TK Perjuangan Fasilitas Ibadah: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Gereja Protestan ▪ Musholah Fasilitas lainnya: Kantor Pelayanan Pemerintah Poliklinik Polrestabes SPBU	3 2 3 1 1
Permukiman	Rumah Tinggal Rumah Toko (Ruko)	2 2
RTH	Taman Kota dan Rekreasi Jalur pengaman jalan Lahan pertanian/kebun	1 2 1
Belum difungsikan	Bangunan kosong Lahan kosong	4 1
Total unit		79

Sumber: Survey Primer, 2016

Dari tabel diatas dapat dilihat bahwa pada wilayah penelitian terdapat beragam jenis penggunaan lahan mikro. Jenis penggunaan lahan mikro ini memberikan gambaran dasar bagaimana aktivitas pokok yang terjadi pada koridor Jalan Rajawali. Hal ini didasari oleh literatur dan hipotesa awal bahwa aktivitas pokok merupakan aktivitas yang dilakukan karena merupakan sebuah keharusan dan hanya sedikit yang dipengaruhi

oleh kerangka fisik. Aktivitas pokok pada wilayah penelitian tersebut diantaranya adalah aktivitas usaha perdagangan, aktivitas usaha jasa pelayanan, aktivitas bekerja kantoran, aktivitas ibadah, aktivitas pendidikan, aktivitas rekreasi serta aktivitas produksi.

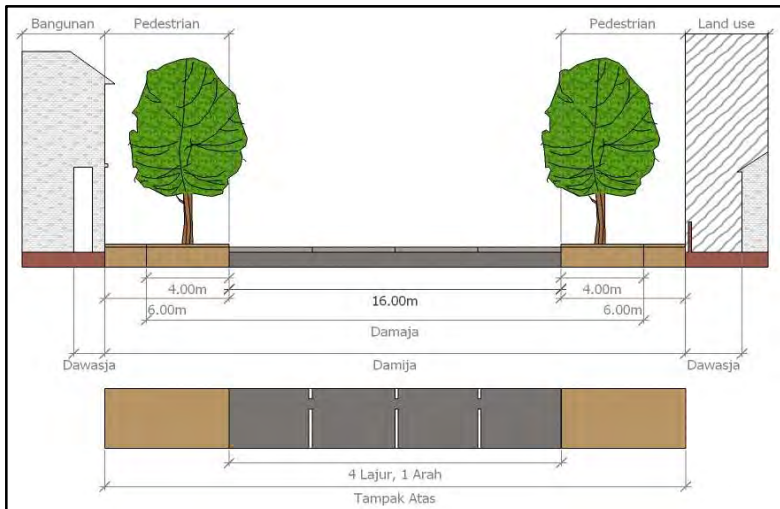
4.1.5 Kondisi Aspek Transportasi

Jalan merupakan salah satu elemen transportasi darat yang ditujukan untuk memudahkan pergerakan orang dan atau barang. Aspek transportasi meliputi segala hal yang berhubungan dengan jalan sebagai ruang pergerakan, diantaranya adalah sistem jaringan dan dimensi jalan; kondisi jalur pedestrian; serta moda transportasi dan sistem perparkiran. Adapun kondisi aspek transportasi pada koridor Jalan Rajawali sebagai berikut:

4.1.5.1 Sistem Jaringan dan Dimensi Jalan

Sistem jaringan jalan pada koridor Jalan Rajawali termasuk kedalam sistem jaringan jalan arteri sekunder. Jalan arteri merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan utama dengan ciri perjalanan jarak jauh, kecepatan rata-rata tinggi dan jumlah jalan masuk dibatasi secara berdaya guna. Sedangkan jaringan jalan sekunder berkaitan dengan pergerakan lalu lintas dalam kota dan menghubungkan kawasan-kawasan yang mempunyai fungsi primer, sekunder hingga ke perumahan.

Koridor Jalan Rajawali memiliki lebar ruas total (ROW) selebar ± 23 -28 meter dengan ± 16 meter perkerasan aspal, yang terdiri dari 2 jalur pedestrian dikiri-kanan jalan dan 1 jalur dengan 4 lajur untuk jalur kendaraan. Berikut ilustrasi dimensi jalan pada wilayah penelitian dapat dilihat pada **Gambar 4.6**.



Gambar 4.6 Dimensi jalan Koridor Heritage Jalan Rajawali

Sumber: Survey Primer 2016 dan Google Earth 2016, diolah

4.1.5.2 Kondisi Jalur Pedestrian

Panjang jalur pedestrian di wilayah penelitian adalah 1.475 meter, terbagi menjadi dua yakni sisi utara sepanjang 798 meter dan sisi selatan sepanjang 682 meter. Tipologi pedestrian pada wilayah penelitian berupa sidewalk (dari tepi jalan raya hingga tepi terluar lahan milik bangunan) dan arcade (berdampingan dengan bangunan).

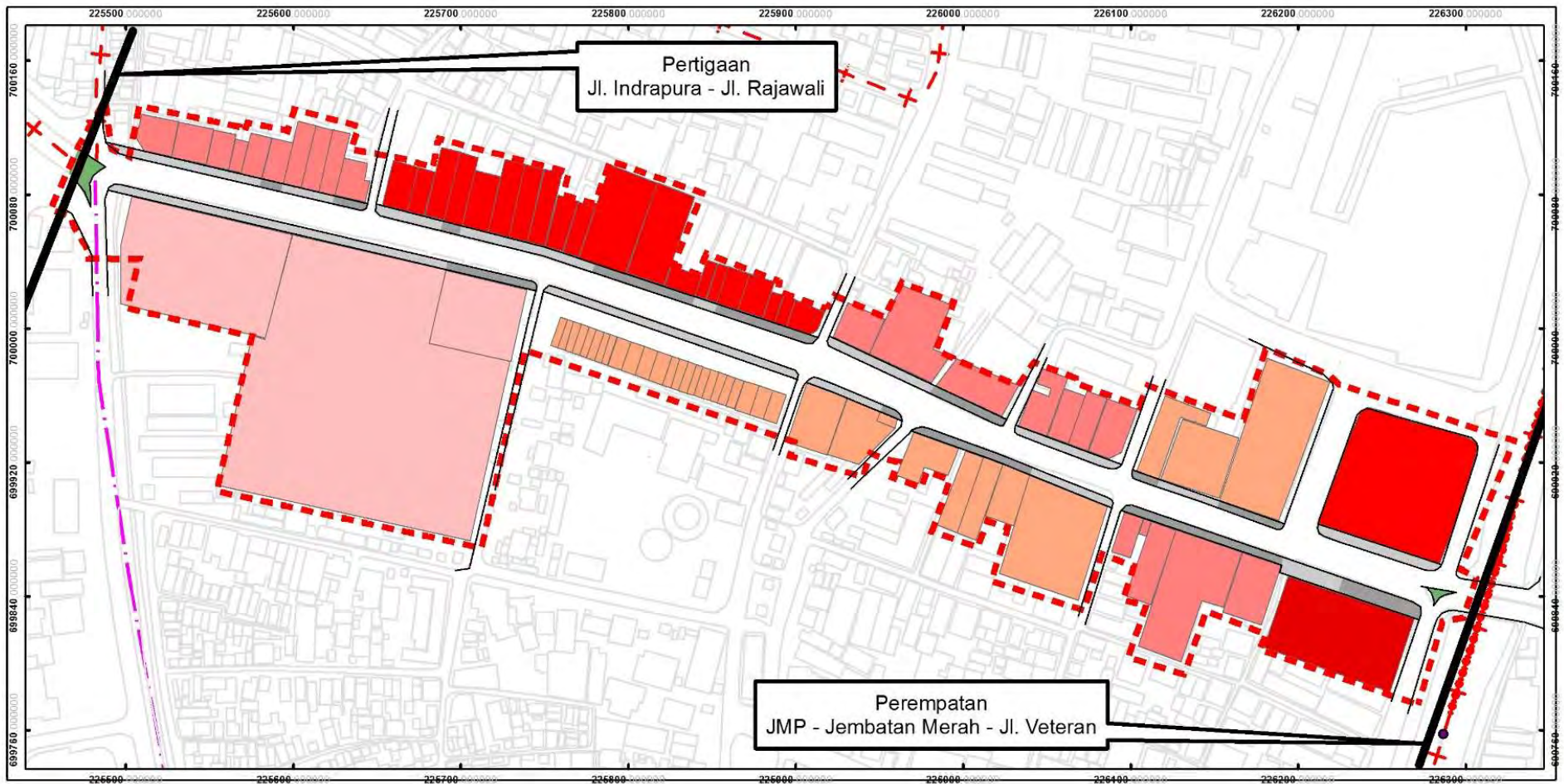


Gambar 4.7 Pedestrian tipe sidewalk dan arcade pada wilayah penelitian (kanan ke kiri)

Sumber: Survey Primer, 2016

Jalur pedestrian pada wilayah penelitian menggunakan material ubin sebagai perkerasannya. Kondisi fisik jalur pedestrian pada wilayah penelitian sudah baik dan tidak banyak mengalami kerusakan. Kerusakan yang terjadi hanya pada beberapa jalur masuk lahan milik bangunan, yakni terdapat beberapa ubin yang pecah akibat lalu lalang kendaraan yang melaluinya. Sedangkan lebar jalur pedestrian pada wilayah penelitian berbeda-beda mulai dari 3,5 meter hingga 9 meter. Lebar dan tipologi jalur pedestrian pada wilayah penelitian dapat dilihat pada **Peta 4.5**. Berdasarkan kondisi lebar tersebut, jalur pedestrian pada wilayah penelitian sudah melebihi kebutuhan minimum jalur pedestrian dalam melayani berbagai pengguna seperti:

1. Pengguna jalur yang sedang duduk-duduk (min. 1-1.8 m²)
2. Kelompok pejalan kaki (min. 3.2-4 m²)
3. Kaum disable dengan kursi roda (min. 1.5-2.5 m²)



**Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota
Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan
Institut Teknologi Sepuluh Nopember
Surabaya 2016**

**Pengembangan Koridor Heritage Jalan Rajawali
Surabaya Sebagai Ruang Terbuka Publik
Berdasarkan Konsep Livable Streets**

4.5 Peta Lebar dan Tipologi Pedestrian

Legenda

- | | |
|----------------------|-------------|
| ■ Batasan Penelitian | ■ 3.5 meter |
| ■ Tipologi_P | ■ 4.5 meter |
| ■ Arcade | ■ 5 meter |
| ■ Sidewalk | ■ 6 meter |
| ■ 0 meter | ■ 9 meter |

Coordinate System: WGS 1984 UTM Zone 49S
Projection: Transverse Mercator
Datum: WGS 1984

SKALA 1:3,500
50 25 0 50 Meters



KOTA SURABAYA

Sumber :
Peta Garis Surabaya 2012
Survei Primer 2016

Adapun beberapa fasilitas jalur pedestrian pada wilayah penelitian meliputi fasilitas penyeberangan, jalur hijau dan perabot jalan (*street furniture*) dengan kondisi sebagai berikut:

1) Fasilitas Penyeberangan

Fasilitas penyeberangan yang tersedia di jalur pejalan kaki yang diamati adalah berupa *zebra cross* dan pelican *cross*. *Zebra cross* merupakan jalur penyebrangan pejalan kaki yang menyatu dengan bidang jalan yang dipertegas dengan marka jalan umumnya berwarna putih hitam. *Zebra cross* pada wilayah perencanaan terdapat pada setiap simpul jalan yang dilalui oleh Koridor Jalan Rajawali, bertujuan sebagai penerus jalur pedestrian yang terputus oleh jalur kendaraan pada ruas jalan lain. Sedangkan, pelican *cross* yaitu jalur penyebrangan *zebra cross* yang menghubungkan dua pedestrian yang saling berseberangan, dilengkapi dengan lampu lalu lintas yang dikendalikan serta dioperasikan bebas oleh pejalan kaki. Pada wilayah penelitian terdapat dua unit pelican *crossing*.



Keterangan: Pelican Crossing didepan SMP Negeri 5 Surabaya (atas), Pelican Crossing didepan ruko-ruko komersil (bawah), Zebra Cross pada simpul jalan

Gambar 4.8 Fasilitas Penyebrangan

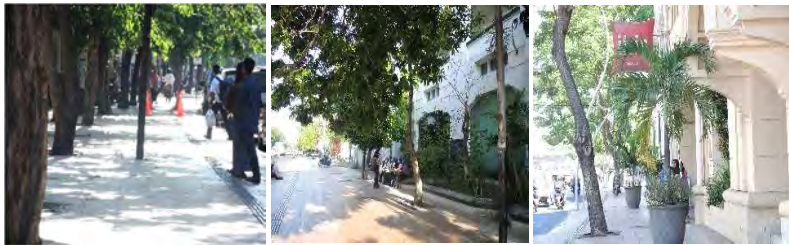
Sumber: Google Streets View (2016), Survey Primer 2016

2) Jalur Hijau

Fungsi jalur hijau pada wilayah penelitian adalah sebagai penyegar udara, peredam kebisingan, mengurangi pencemaran serta sebagai pelindung bagi pejalan kaki dari terik matahari.

Berikut ini adalah beberapa jalur hijau yang terdapat pada wilayah penelitian:

- a. Sepanjang jalur pedestrian disisi utara maupun selatan pada wilayah penelitian telah ditanam sederetan pohon rindang dengan ketinggian $\pm 6-8$ meter dan jarak tiap pohon sepanjang $\pm 5-6$ meter.
- b. Selain itu sebagian dari bangunan-bangunan, menggunakan tanaman pada depan muka bangunan atau pada dekat pagar halaman mereka. Dimana jalur hijau tersebut selain sebagai pelengkap estetika juga berfungsi sebagai pembatas antara tepi luar lahan milik bangunan yang bersifat privat dengan jalur pedestrian yang bersifat publik.
- c. Serta beberapa tanaman dalam pot besar sebagai pelengkap estetika pada jalur pedestrian didepan Hotel Ibis.



Gambar 4.9 Jalur hijau a, b, dan c pada wilayah penelitian

Sumber: Survey Primer, 2016

3) Perabot Jalan (*Street Furniture*)

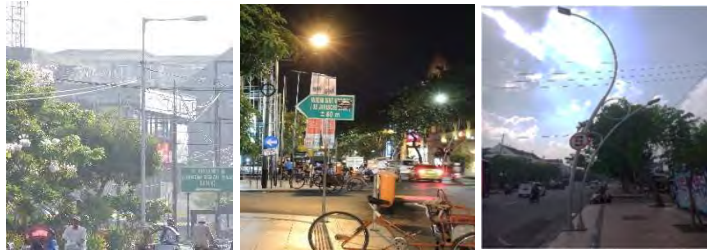
Perabot jalan yang tersedia di sepanjang Koridor Jalan Rajawali meliputi lampu penerangan, tempat duduk, pagar pengaman, tempat sampah, telpon umum, halte, *street art* dan penandaan (signage). Kondisi masing-masing perabot jalan pada wilayah penelitian adalah sebagai berikut:

a. Lampu penerangan

Lampu penerangan di wilayah penelitian terdiri dari:

- Penerangan jalur lalu lintas dan pedestrian

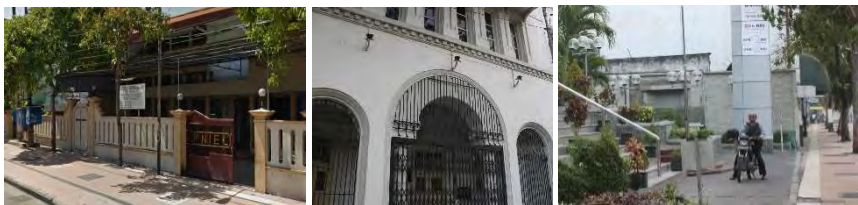
Penerangan jalur lalu lintas berada pada sisi kanan jalan dan diletakan berjajar merata pada bagian terluar pedestrian, dengan jarak antar lampu ± 24 meter. Model lampu penerangan jalur lalu lintas berupa tiang lampu bercabang dua dengan cahaya putih, dimana satu sisi yang lebih tinggi (± 8 meter) menghadap jalur lalu lintas dan sisi lainnya (± 4 meter) menghadap jalur pedestrian.



Gambar 4.10 Lampu Penerangan Jalan

Sumber: Survey Primer, 2016

- Penerangan dari sektor privat
Penerangan dari sektor privat yang dimaksud adalah penerangan yang berasal dari bagian terluar lahan milik bangunan dan turut mempengaruhi suasana ruang jalan pada wilayah penelitian. Penerangan seperti ini berupa lampu pada pagar, lampu pada beberapa fasad bangunan kolonial serta lampu pada tata hijau didepan bangunan.



Gambar 4.11 Lampu pagar, Lampu dinding, Lampu taman

Sumber: Survey Primer, 2016

b. Tempat duduk

Fasilitas tempat duduk berupa bangku permanen pada jalur pedestrian hanya 3 (tiga) yaitu berada didepan Taman Jayengrono. Beberapa pengguna ruang jalan juga memanfaatkan bidang fisik lain untuk duduk-duduk dan menunggu, seperti pada pagar tembok, bidang tata hijau, trotoar dan lain sebagainya.



Gambar 4.12 Bangku permanen, Bangku kayu non-permanen (informal), Bidang pagar tembok

Sumber: Survey Primer, 2016

c. Pagar pengaman

Jalur pedestrian tidak dibatasi oleh pagar pengaman, namun terdapat tiang-tiang pembatas antara pedestrian dan jalan pada simpul-simpul koridor sebagai pengamanan dari akses kendaraan yang tidak semestinya berada di jalur pedestrian.

d. Tempat sampah

Tempat sampah umum disepanjang Koridor Jalan Rajawali berjumlah 10 unit, tersebar tidak merata yakni hanya pada jalur pedestrian dekat SMP Negeri 5 Surabaya dan dekat Taman Jayengrono. Model tempat sampah terbagi dalam 2 (dua) bagian, yaitu tempat sampah untuk sampah kering dengan warna oranye dan sampah basah dengan warna biru.

e. Telpn umum

Terdapat 3 (tiga) unit telpn umum pada kawasan penelitian, namun sudah tidak berfungsi lagi.

f. Halte

Di sepanjang Koridor Heritage Jalan Rajawali hanya terdapat 1 (satu) halte yakni Halte Rajawali yang dilengkapi dengan shelter dan bangku. Halte tersebut berada dekat SMP Negeri 5 Surabaya.



Gambar 4.13 Tiang pembatas, Tempat sampah, Telpon umum dan Halte di Wilayah Penelitian

Sumber: Survey Primer, 2016

g. *Street Art*

Street Art merupakan objek seni yang dikembangkan di ruang publik, salah satunya pada ruang jalan. *Street Art* yang terdapat pada wilayah penelitian berupa graffiti pada sebagian tembok jalan, bola-bola beton, dan air mancur.



Gambar 4.14 *Street Art* pada wilayah penelitian

Sumber: Survey Primer, 2016

h. Penanda (*signage*)

Elemen penanda pada wilayah penelitian baik di jalur pedestrian maupun jalur lalu lintas meliputi rambu lalu lintas, petunjuk arah jalan, reklame, penanda bangunan cagar budaya serta monumen. Kondisi sebagian besar penandaan pada wilayah penelitian diletakkan di sisi terluar jalur pedestrian,

sehingga mudah terbaca. Berikut kondisi masing-masing penandaan pada wilayah penelitian:

- Rambu lalu lintas meliputi lampu lalu lintas, tanda parkir khusus, dilarang parkir *on street* khusus bus dan truk, *forbidden sign* dan lain sebagainya.
- Petunjuk arah jalan meliputi petunjuk arah jalan skala kota yang menginformasikan arah menuju pusat kota dan terdapat satu petunjuk arah jalan skala kawasan yang menginformasikan letak Museum beserta jarak tempuhnya dari suatu simpul jalan. Petunjuk arah berpotensi sebagai orientasi bagi pengguna jalan dalam mengetahui posisi dan menentukan tujuan yang ingin ditempuh.



Gambar 4.15 Rambu parkir khusus, Petunjuk arah skala kota, Petunjuk arah skala kawasan.

Sumber: Survey Primer, 2016

- Reklame pada wilayah penelitian berupa media periklanan dapat dikatakan tidak banyak tersedia. Namun terdapat beberapa tiang reklame yang juga digunakan sebagai media periklanan, yakni di depan Bank BNI. Ketidaktersediaan media periklanan memberikan dampak adanya poster dan stiker periklanan yang ditempel liar tidak pada tempatnya dan turut mengurangi estetika visual koridor.

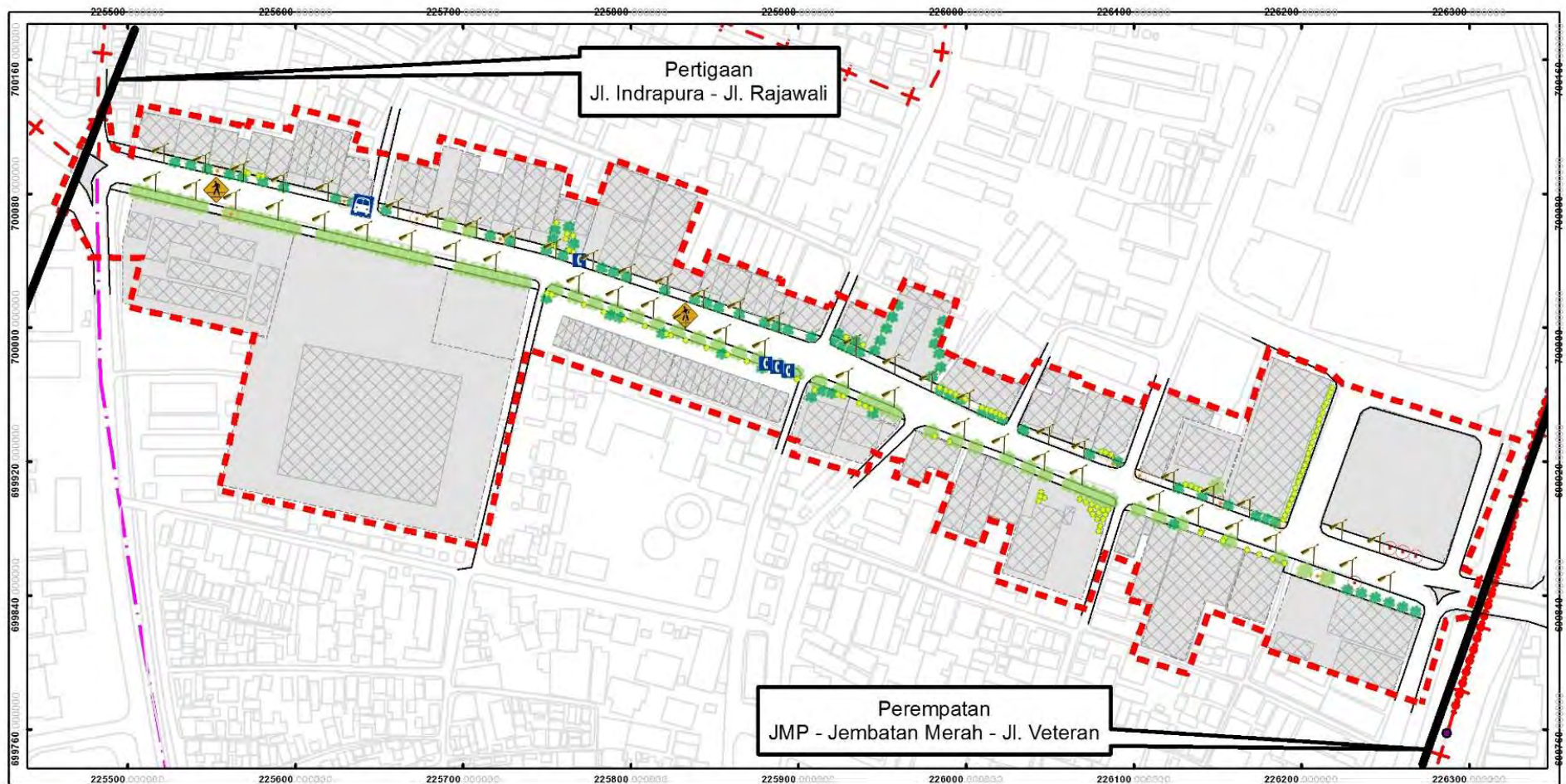
Sumber: Survey Primer, 2016

- Penandaan pada Bangunan Cagar Budaya (BCB) terletak di depan muka bangunan bersejarah, berfungsi sebagai tanda pengenal berisikan identitas bangunan bersejarah tersebut. Hal ini salah satu bentuk upaya preservasi dari pemerintah terhadap Bangunan Cagar Budaya.
- Monumen Komodor Yos Sudarso pada wilayah penelitian terletak di median jalan pada persimpangan Jalan Indrapura dan Jalan Rajawali yang merupakan bagian terujung wilayah penelitian. Hal ini berpotensi sebagai *landmark* atau penanda bagi pengguna jalan dalam mengetahui keberadaannya telah memasuki Koridor *Heritage* Jalan Rajawali.



Sumber: Survey Primer, 2016

Selanjutnya, titik lokasi persebaran fasilitas jalur pedestrian dapat dilihat pada **Peta 4.6** Peta Sebaran Fasilitas Jalur Pedestrian.



**Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota
Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan
Institut Teknologi Sepuluh Nopember
Surabaya 2016**

Pengembangan Koridor Heritage Jalan Rajawali
Surabaya Sebagai Ruang Terbuka Publik
Berdasarkan Konsep Livable Streets

4.6 Peta Sebaran Fasilitas Pedestrian

Legend

- | | | |
|------------------------|--------------|------------------------|
| --- Batasan Penelitian | Bak Sampah | Lampu |
| Deretan Kavling | Tempat Duduk | Pohon Besar 8-10 meter |
| Bangunan | Zebra Cross | Pohon Sedang 6-8 meter |
| Telpon Umum | Halte | Tanaman Hias (Fasade) |



Coordinate System: WGS 1984 UTM Zone 49S
Projection: Transverse Mercator
Datum: WGS 1984

SKALA 1:3,500
50 25 0 50 Meters

Sumber :
Peta Garis Surabaya 2012
Survei Primer 2016

4.1.5.3 Moda transportasi dan sistem perparkiran

Ketersediaan moda transportasi yang melewati wilayah penelitian ini cukup beragam, hal ini dikarenakan pada wilayah penelitian terdapat terminal bayangan di depan Jembatan Merah Plaza (JMP). Moda transportasi umum yang terdapat pada Koridor Jalan Rajawali terdiri dari MPU, Bus, taxi, becak serta truk pengangkut barang. Berikut daftar moda transportasi pada Koridor Jalan Rajawali:

Tabel 4.5 Jenis Moda Transportasi di Wilayah Penelitian

No	Jenis Moda	Keterangan/Rute
1	MPU	<ul style="list-style-type: none"> ▪ BJ (Benowo-Kalimas Barat PP) ▪ DA (Kalimas Barat-Citra Raya PP) ▪ DP (Kalimas Barat/Petekan-Manukan Kulon PP) ▪ JMK (Kenjeran-Kalimas Barat PP) ▪ K (Ujung Baru-Koblen Kidul PP) ▪ LMJ (Lakarsantri-Manukan Kulon-Kalimas Barat PP) ▪ M (Terminal Joyoboyo-Dinoyo-Kayun-Kalimas Barat PP) ▪ N (Kalimas Barat-Menur-Bratang PP) ▪ O (Kalimas Barat-Keputih PP) ▪ Q (Kalimas Batat-Bratang PP) ▪ R (Kaimas Barat-Kapasan-Kenjeran PP) ▪ R.1 (Kalimas Barat-Nambangan-Kenjeran PP) ▪ R.2 (Kalimas Barat-Teluk Lansa-Kenjerang PP) ▪ UBB (Ujung Baru-Bratang PP) ▪ WLD (Wonoarum-Pasar Loak-Dukuh Kupang PP) ▪ Z (Kalimas Barat-Benowo PP)
2	Bus	<ul style="list-style-type: none"> ▪ C (Purabaya-Darmo-Perak PP) ▪ E (Purabaya-Darmo-TOW PP) ▪ E.2 (Purabaya-Darmo-Semut) ▪ F (Purabaya-Diponegoro-Rajawali-Diponegoro-Purabaya PP) ▪ F.1 (Purabaya-Darmo-Perak (Patas) PP) ▪ P.1 (Purabaya-Darmo-TOW PP) ▪ P.2 (Purabaya-Tol Waru-Demak-Semut (Patas) PP) ▪ P.5 (Purabaya-Darmo-Perak (RMB)) ▪ PAC.1 (Purabaya-Tol Waru-Demak-Semut PP (Patas AC) PP)

		<ul style="list-style-type: none"> ▪ PAC.2 ▪ Damri
3	Taxi	Rute bebas
4	Becak	Moda transportasi orang, rute bebas dalam jangkauan lokal Kawasan Kota Lama Surabaya
5	Truk/ Pick up	Moda transportasi barang
6	Kendaraan pribadi lainnya	Mobil, motor dan sepeda

Sumber: Dinas Perhubungan Kota Surabaya dan Survey Primer 2016



Gambar 4.18 Suasana moda transportasi publik yang mangkal di Terminal bayangan depan JMP

Sumber: Survey Primer, 2016

Sedangkan untuk sistem perparkiran yang tersedia pada wilayah penelitian meliputi parkir *on street* dan *off street*. Untuk parkir *on street* pada koridor, terdapat tanda dilarang parkir sampai rambu berikutnya, tanda dilarang parkir khusus bus dan truk, serta tanda parkir khusus tamu dan karyawan di depan kantor pelayanan pemerintah. Pada beberapa tanda larangan parkir masih terdapat banyak kendaraan yang parkir di sisi jalan bahkan beberapa kendaraan parkir di jalur pedestrian. Sedangkan keberadaan parkir *off street*, terdapat dua bentuk peparkiran yakni menggunakan

lahan parkir outdoor pada lahan milik bangunan dan ground floor atau basement pada bangunan. Kondisi perparkiran pada wilayah



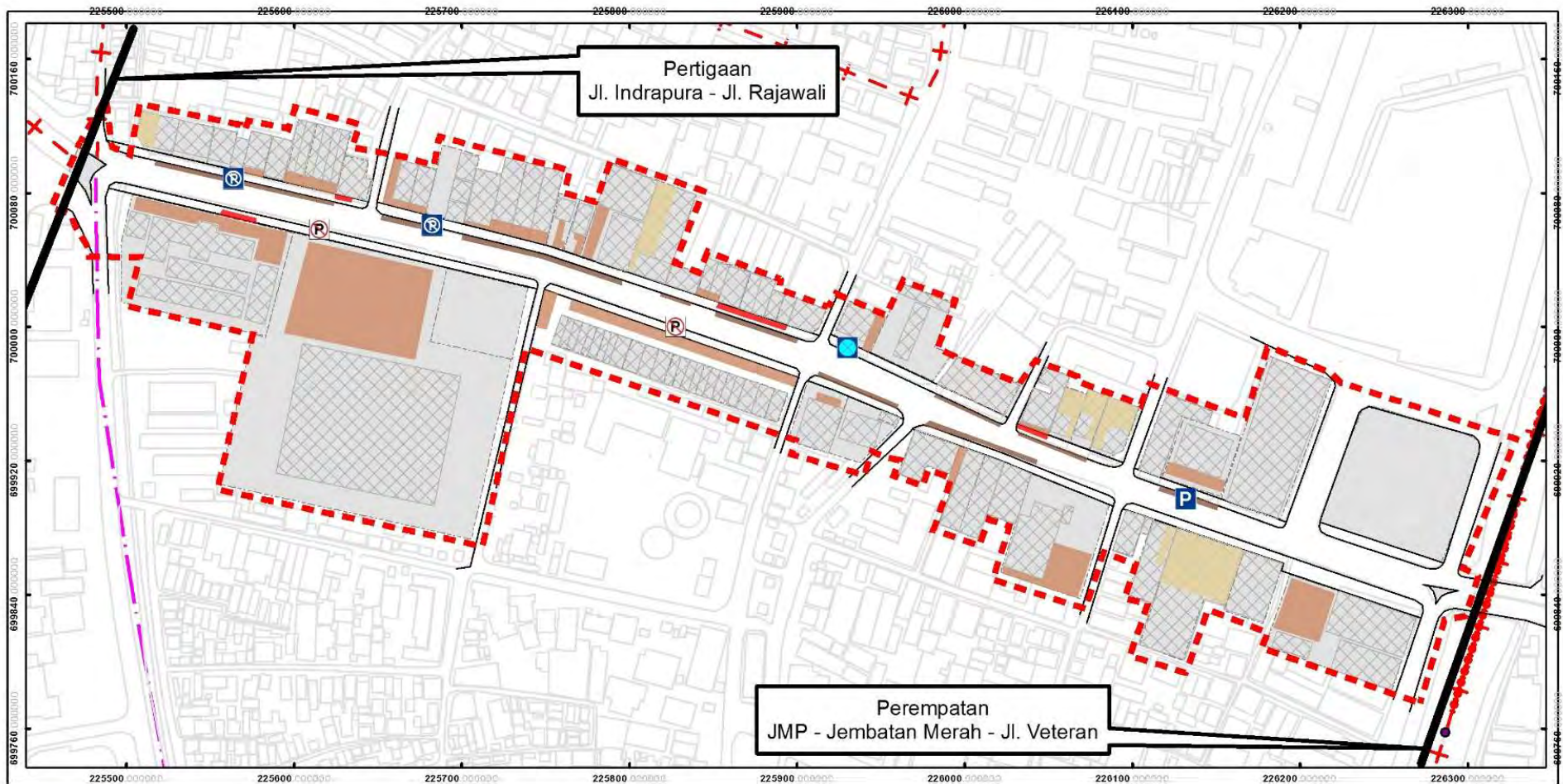
Keterangan: Parkir on street dan off street outdoor (atas), Pintu masuk parkir off street basement (kiri bawah) dan parkir sembarangan di jalur pedestrian (kanan bawah)

penelitian dapat dilihat pada **Peta 4.7** Sistem Perparkiran.

Gambar 4.19 Kondisi Sistem Perparkiran

Sumber: Survey Primer, 2016

(halaman ini sengaja dikosongkan)



**Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota
Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan
Institut Teknologi Sepuluh Nopember
Surabaya 2016**

**Pengembangan Koridor Heritage Jalan Rajawali
Surabaya Sebagai Ruang Terbuka Publik
Berdasarkan Konsep Livable Streets**

4.7 Peta Sistem Perparkiran

Legenda

- Batasan Penelitian
- Deretan Kavling
- Bangunan
- P Dilarang Parkir
- P Parkir Satu Baris Kecuali Bus/Truk
- P Khusus Tamu dan Karyawan
- On street
- Off street - Outdoor
- Off street - Ground Floor/Basement
- Parkir yang melanggar

Coordinate System: WGS 1984 UTM Zone 49S
Projection: Transverse Mercator
Datum: WGS 1984

SKALA 1:3,500
50 25 0 50 Meters



KOTA SURABAYA

Sumber :
Peta Garis Surabaya 2012
Survei Primer 2016

4.1.6 Kondisi Aspek Tata Bangunan dan Lingkungan

Selain sebagai jalur pergerakan, jalan juga merupakan ruang tiga dimensi yang terlingkup oleh dua deretan bangunan yang berdekatan. Aspek tata bangunan dan lingkungan meliputi kondisi ketinggian bangunan, setback (pemunduran) bangunan, ragam fasade bangunan yang terdapat pada wilayah penelitian. Adapun kondisi aspek tata bangunan dan lingkungan pada koridor Jalan Rajawali adalah sebagai berikut:

4.1.6.1 Kondisi Eksisting Ketinggian Bangunan

Kondisi eksisting ketinggian bangunan pada deretan kavling pertama yang berhadapan langsung dengan garis as Jalan Rajawali berkisar 5-18 meter dengan asumsi tinggi atap ± 2 meter. Adapun klasifikasi ketinggian bangunan berdasarkan proporsi yang ditemukan pada wilayah penelitian sebagai berikut:

1. Bangunan dengan ketinggian 4 meter per lantai, pada bangunan klasifikasi ini terdapat bangunan dengan jumlah lantai 1 s/d 4 lantai.
2. Bangunan dengan ketinggian 3 meter per lantai, pada bangunan klasifikasi ini terdapat bangunan dengan jumlah lantai 1 s/d 4 lantai.
3. Bangunan dengan proporsi ketinggian tidak menyesuaikan dengan bangunan lainnya (tidak sama), pada klasifikasi ini ada yang 1 lantai hanya 2 meter atau bahkan 1 lantainya mencapai 6 meter.

Pengcualian pada satu-satunya bangunan paling tinggi pada koridor Jalan Rajawali yakni bangunan Hotel Ibis. Hotel ibis memiliki ketinggian bangunan menara setinggi 10 lantai namun dengan bangunan podium 2 lantai 8 meter pada bagian depan bangunan, sehingga ketinggian yang nampak dari sisi koridor adalah 2 lantai 8 meter. Untuk lebih jelasnya kondisi eksisting ketinggian bangunan pada wilayah penelitian dapat dilihat pada **Gambar 4.20, Peta 4.8.**



Keterangan: (Atas) Bangunan 2 lantai 4 meter, 2 lantai 2 meter, dan 2 lantai 6 meter berurut dari kanan ke kiri. (Bawah) Bangunan 1 lantai 4 meter dan 1 lantai 6 meter.

Gambar 4.20 Kondisi Eksisting Ketinggian Bangunan

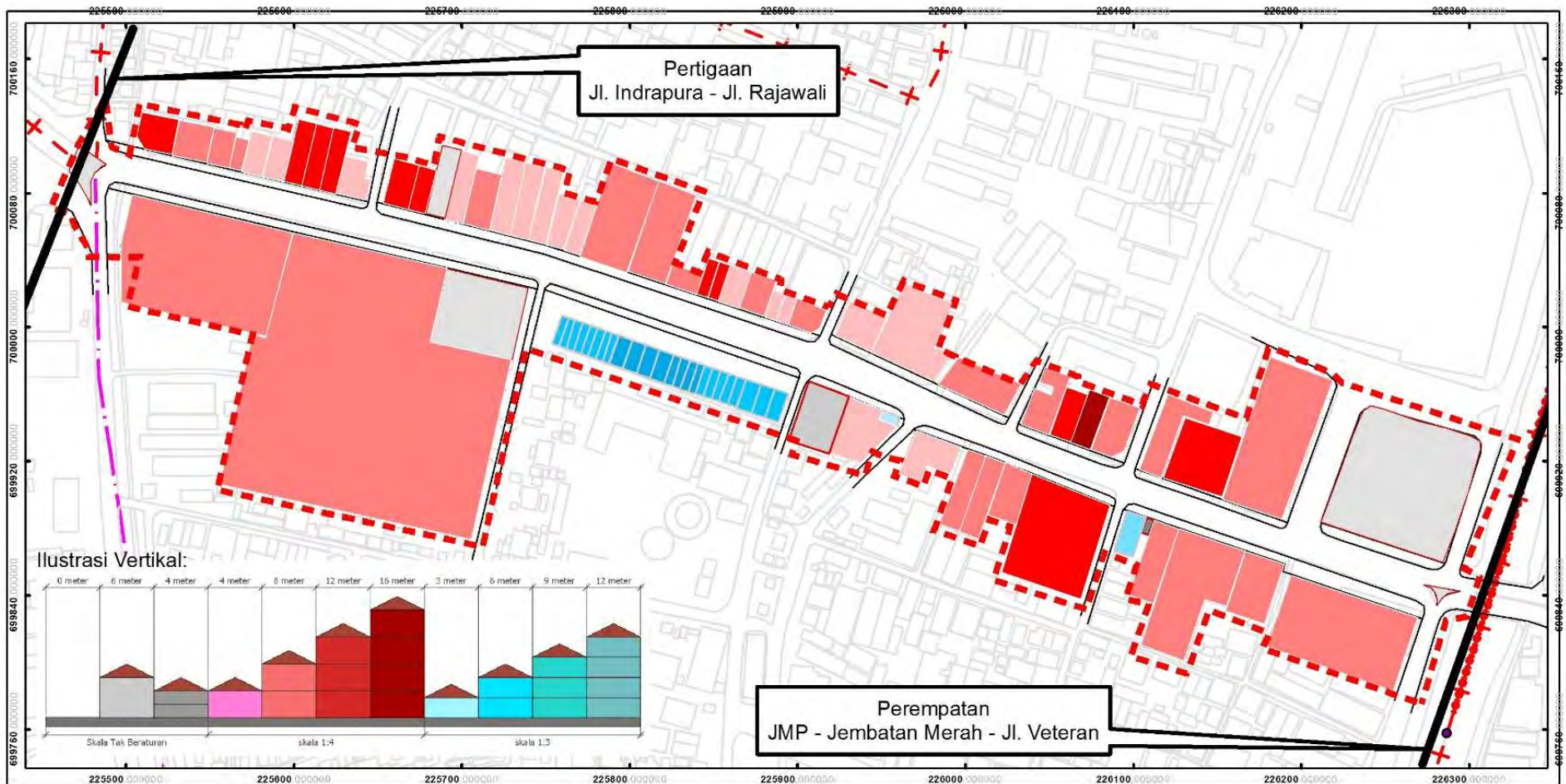
Sumber: Survey Primer (2016) dan Google Street (2016)

4.1.6.2 Kondisi Eksisting *Setback* Bangunan

Kondisi eksisting setback (pemunduran) bangunan atau Garis Sempadan Bangunan (depan) pada deretan kavling pertama yang berhadapan langsung dengan garis as Jalan Rajawali sebagian besar memiliki setback 0-3 meter. Sisanya memiliki setback bangunan berkisar antara 4-6 meter. Namun juga ditemukan beberapa bangunan yang memiliki setback jauh hingga 10, 12 dan 60 meter. Untuk lebih jelasnya kondisi eksisting setback bangunan pada wilayah penelitian dapat dilihat pada **Peta 4.9**.

4.1.6.3 Kondisi Eksisting Fasad Bangunan

Sebagaimana menurut Rob Krier (1983) pada kajian literatur, fasad merupakan wajah dari bangunan yang menghadap ke jalan dan berhubungan dengan publik. Dalam menginterpretasikan wajah bangunan-bangunan yang tampak sebagai *street wall* di sepanjang koridor Jalan Rajawali, pada penelitian ini dilihat dari secara keseluruhan langgam (style/gaya



**Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota
Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan
Institut Teknologi Sepuluh Nopember
Surabaya 2016**

**Pengembangan Koridor Heritage Jalan Rajawali
Surabaya Sebagai Ruang Terbuka Publik
Berdasarkan Konsep Livable Streets**

4.8 Peta Ketinggian Bangunan

Legend

--- Batasan Penelitian

Deretan Kavling

Ketinggian Bangunan

1 lantai, 6 meter

2 lantai, 4 meter

1 lantai, 4 meter

2 lantai, 8 meter

3 lantai, 12 meter

4 lantai, 16 meter

0

1 lantai, 3 meter

2 lantai, 6 meter

3 lantai, 9 meter

4 lantai, 12 meter

Coordinate System: WGS 1984 UTM Zone 49S
Projection: Transverse Mercator
Datum: WGS 1984

SKALA 1:3,500
50 25 0 50 Meters



Sumber :
Peta Garis Surabaya 2012
Survei Primer 2016

arsitektur) bangunan dan ciri khas dari warna, detail serta bentuk komponen fasad bangunannya. Untuk sebagian kavling dengan bangunan yang tidak tampak dari sisi jalan, fasad dilihat dari komponen fasad lain yang tampak dari sisi jalan seperti gerbang masuk atau pagar/tembok pembatas.

Pada wilayah penelitian terdapat beberapa kategori gaya arsitektur yang teridentifikasi, diantaranya adalah sebagai berikut:

1. Gaya kolonial

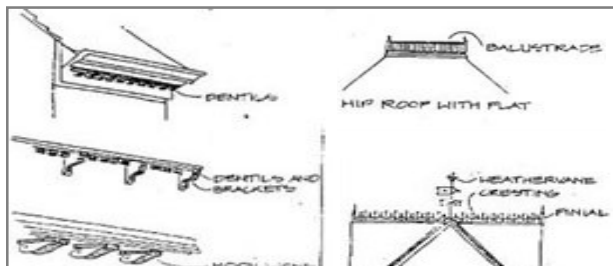
Gaya kolonial adalah gaya arsitektur bangunan yang menggunakan elemen-elemen bangunan dengan ciri khas bangunan kolonial Belanda. Elemen-elemen bangunan bercorak Belanda yang banyak digunakan dalam arsitektur kolonial Hindia Belanda menurut (Handinoto, 1996:165-178) adalah sebagai berikut: Gevel (globe) pada tampak depan bangunan; Tower; Dormer; Windwijser (penunjuk angin); Nok acroterie (hiasan puncak atap); Geveltoppen (hiasan kemuncak atap depan; Ragam hias pada tubuh bangunan; serta balustrade. Berikut beberapa contoh bentuk elemen-elemen bangunan khas kolonial belanda:



Keterangan: Berbagai Variasi Bentuk Gevel



Keterangan: Berbagai Variasi Bentuk Dormer



Keterangan: Berbagai Detail Arsitektur Kolonial Belanda

Gambar 4.21 Berbagai Detail Arsitektur Kolonial Belanda
 Sumber: *American Vernacular Design 1870-1940* dalam Handinoto, 1996

Berdasarkan RTR Strategis Kota Lama Surabaya pada area sepanjang Jalan Rajawali khususnya sisi Selatan bangunan dengan gaya arsitektur kolonial ditengarai mempunyai model atau ciri sebagai berikut:

- Bangunan dengan konstruksi dinding pemikul dengan bidang-bidang masif yang besar dengan pembukaan bidang-bidang typical untuk keperluan penerangan dan penghawaan
- Ritme atau pola dengan alur tegas antara dinding vertikal dan horizontal
- Pembukaan bidang pintu atau jendela merupakan bidang-bidang persegi panjang yang tegas
- Pada bangunan 2 lantai atau lebih ditemui adanya perbedaan bentuk anatara bentuk lantai 1 dan bentuk lantai 2, dimana pada bagian sisi lantai 1 diberi bidang lengkung yang merupakan bentuk dominan bangunan-bangunan di kawasan ini.

Mayoritas dari bangunan yang memiliki fasad dengan gaya kolonial pada wilayah penelitian merupakan bangunan cagar budaya, namun juga terdapat beberapa bangunan baru yang fasadnya menyesuaikan bangunan cagar budaya. Adapun beberapa bangunan dengan gaya kolonial pada wilayah penelitian sebagai berikut:



Keterangan: Bangunan cagar budaya yakni Bangunan PTPN VII-XIII dan PT Tjiwi Kimia (kiri) serta Bangunan baru yakni Bangunan Bank Jawa

Gambar 4.22 Contoh Fasad Bangunan dengan Gaya Kolonial di Jalan Rajawali

Sumber: Google Street View, 2016

2. Gaya modern

Yang dimaksud dengan gaya arsitektur modern disini adalah gaya arsitektur yang tidak mengikuti ekspresi gaya arsitektur Kolonial, tetapi mengikuti gaya yang populer pada masa kini. Fasad dengan gaya modern pada wilayah penelitian terdapat 2 (dua) tipe yang ditemukan yakni modern minimalis dan yang tanpa gaya khusus. Gaya modern minimalis memiliki ciri sebagai berikut: Atap datar/ nyaris datar; bentuk denah kotak; bentuk bangunan kubus; deret jendela terbentang hirizon kotak-kotak; sudut fasad 90 derajat; serta penggunaan matrial struktur fabrikasi, kaca dan beton. Sedangkan bangunan tanpa gaya khusus yang dimaksud adalah gaya pada bangunan rumah dengan bentuk elemen atap, pintu dan jendela seperti pada umumnya tanpa ciri khas atau ornamen khusus. Berikut beberapa fasad dengan gaya modern yang terdapat pada Jalan Rajawali:



Keterangan: Bangunan Kantor PT. Prima Vista bergaya modern dengan kaca-kaca gelap memantul (kiri) dan Bangunan TK. Perjuangan tanpa gaya khusus dengan bentuk elemen bangunan tanpa ornament khusus (kanan).

Gambar 4.23 Contoh Fasad Bangunan dengan Gaya Modern di Jalan Rajawali

Sumber: Google Street View, 2016

3. Pagar/Tembok Pembatas Terbuka

Maksud dari pagar/tembok pembatas terbuka adalah penggambaran fasad (wajah) bagi beberapa kavling dengan bangunan yang memiliki *setback* bangunan agak jauh ≥ 4 meter. Sehingga gaya arsitektur bangunan tidak terlihat seutuhnya dari sisi publik (jalan), namun sisi publik masih bisa melihat apa yang ada dibalik pagar/tembok pembatas tersebut. Biasanya pada kategori ini bangunan didalam kavling pada wilayah penelitian ini bergaya arsitektur modern.



Keterangan: Bangunan rumah & Salon Lisa (Kiri) dan Bangunan deretan toko/kios perdagangan dan jasa (Kanan)

Gambar 4.24 Contoh Bangunan Gaya Modern dengan Pagar/Tembok Pembatas Terbuka

Sumber: Google Street View, 2016

4. Pagar/Tembok Pembatas Tertutup

Sama halnya seperti pagar/tembok pembatas terbuka, bedanya pagar/tembok pembatas tertutup adalah sisi publik tidak dapat melihat apa yang ada dibalik pagar/tembok pembatas tersebut.

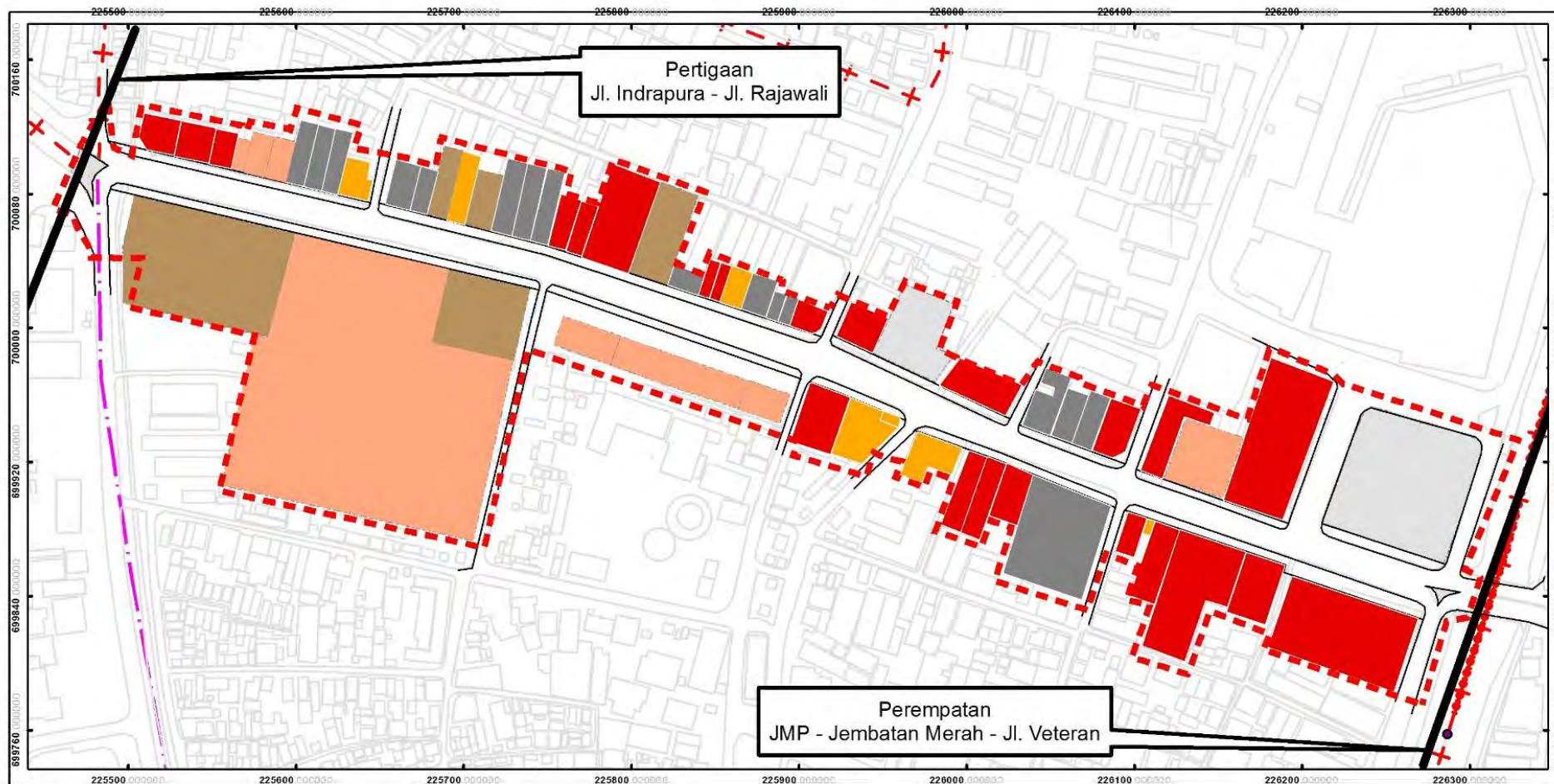


Keterangan: Bangunan Kantor PT. Megah Sejahtera (Atas Kiri), Pagar Tembok Pada Area RTH (Atas Kanan) dan Pagar pada SMPN 5 Surabaya

Gambar 4.25 Contoh Bangunan/Kavling dengan Pagar/Tembok Pembatas Tertutup

Sumber: Google Street View, 2016

Sebaran eksisting *fasade* bangunan dapat dilihat pada **Peta 4.10**.



**Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota
Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan
Institut Teknologi Sepuluh Nopember
Surabaya 2016**

**Pengembangan Koridor Heritage Jalan Rajawali
Surabaya Sebagai Ruang Terbuka Publik
Berdasarkan Konsep Livable Streets**

4.10 Peta Eksisting Fasad Bangunan

Legenda

- Batasan Penelitian
- Deretan Kavling
- Gaya Kolonial
- Gaya Modern
- Tanpa Gaya Khusus
- Pagar Terbuka
- Pagar Tertutup



KOTA SURABAYA

Coordinate System: WGS 1984 UTM Zone 49S
Projection: Transverse Mercator
Datum: WGS 1984

SKALA 1:3,500
50 25 0 50 Meters

Sumber :
Peta Garis Surabaya 2012
Survei Primer 2016

4.2 Analisis dan Pembahasan

4.2.1 Menganalisis Karakteristik Fisik Ruang Terbuka Publik “*Street*” Koridor *Heritage* Jalan Rajawali

Karakteristik fisik ruang terbuka publik berupa “*street*” pada penelitian ini dilihat dari keterlingkupan ruang yang terbentuk dan karakter visual fasade bangunan. Karakter-karakter tersebut diperoleh dari hasil pengamatan elemen fisik di wilayah amatan. Hasil pengamatan tersebut adalah sebagai berikut:

4.2.1.1 Analisis Kualitas Keterlingkupan Ruang Koridor

Kualitas keterlingkupan ruang koridor Jalan Rajawali didapat berdasarkan proporsi atau rasio antara jarak dan tinggi dinding jalan (*street wall*). Nilai *enclosure* (keterlingkupan) yang diperoleh akan menunjukkan kualitas dari ruang terbuka publik yang terbentuk pada koridor Jalan Rajawali. Pada penelitian ini analisis kualitas keterlingkupan ruang koridor terbagi menjadi 2 (dua), yakni analisis *main enclosure* dan *second enclosure*. *Main enclosure* diperoleh dari hasil analisis *enclosure* pada dinding jalan yang bersifat *hardscape* yakni deretan bangunan disepanjang koridor. Sedangkan *second enclosure* diperoleh dari hasil analisis pada dinding jalan yang dikombinasikan antara dinding *hardscape* dengan *softscape* maupun semu seperti deretan pepohonan, deretan parkir, serta deretan elemen lainnya yang membentuk garis semu dan membatasi penglihatan maupun ruang gerak pengguna ruang publik “*street*”.

Adapun tahapan-tahapan yang dilakukan dalam menganalisa kualitas *enclosure* ruang koridor Jalan Rajawali sebagai berikut:

- Tahap 1: Menetapkan garis “*Street Wall*” atau garis deretan bangunan yang bertindak sebagai dinding dengan nilai (h). Outputnya adalah Peta Kluster *Street Wall* (*Hardscape*).
- Tahap 2: Membagi koridor Jalan Rajawali menjadi beberapa penggalan jalan berdasarkan dua deret kluster yang

- saling berhadapan. Outputnya digabung dengan tahap 1.
- Tahap 3: Mengelompokan penggalan-penggalan menjadi beberapa tipe penggalan berdasarkan kesamaan dua atau lebih kluster yang membentuk penggalan di tahap 2. Outputnya adalah Peta dan Tabel Tipologi Penggalan.
- Tahap 4: Perhitungan nilai *main enclosure* dan *second enclosure* dengan ilustrasi. Tahap ini dilakukan pada tiap jenis tipologi pelingkup *hardscape* sebagai (h) serta mempertimbangkan data total lebar jalan, lebar pedestrian sebagai (d), dan pepohonan sebagai (h) dari pelingkup *softscape*. Outputnya adalah Tabel Nilai Enclosure Jalan Rajawali.
- Tahap 5: Analisis deskriptif kualitatif kualitas keterlingkupan berdasarkan nilai *enclosure* yang diperoleh pada tiap tipologi penggalan. Outputnya adalah Peta Kualitas Enclosure Koridor Jalan Rajawali.

TAHAP 1

Sebelum menentukan nilai *main enclosure* d/h (jarak/tinggi) pada koridor Jalan Rajawali dilakukan teknik analisa overlay terlebih dahulu. Analisis overlay dilakukan untuk mengklasterkan deretan bangunan yang bertindak sebagai *street wall* pada koridor Jalan Rajawali berdasarkan kesamaan nilai dari data-data peta yang mempengaruhi nilai keterlingkupan ruang. Data-data yang digunakan tersebut adalah sebagai berikut:

1. Peta Ketinggian Bangunan.

Data ketinggian bangunan menunjukkan nilai h dalam perhitungan nilai *main enclosure*. Deretan bangunan dengan ketinggian yang sama menentukan konsistensi *enclosure* ruang yang terbentuk.

2. Peta *Setback* Bangunan.

Data *setback* bangunan menunjukkan perletakan/ garis deret bangunan yang terbentuk. Selain itu *setback* bangunan juga mempengaruhi nilai *d* dalam perhitungan nilai *main enclosure*.

Proses dan tahapan analisis overlay dengan menggunakan software ArcGIS 10.1 pada peta ketinggian bangunan dan peta setback bangunan sebagai berikut:

1. Tahapan Raster

Data ketinggian bangunan dan setback bangunan hasil observasi lapangan yang telah dipetakan merupakan data dalam bentuk vektor polygon yang sama namun dibedakan berdasarkan *value field* (nilai pada tabel atribut). Untuk dapat melakukan *spatial analyst weighted overlay* pada ArcGIS data dalam bentuk polygon tersebut harus diubah kedalam bentuk raster terlebih dahulu. Proses raster sebagai berikut: Polygon to Raster > Input Feature (Memasukan peta polygon yang ingin di raster) > Value Field (Pilih nilai field sesuai peta yang ingin di raster) > Output Raster Dataset (Tentukan lokasi penyimpanan) > Cellsize (Ketik 1 agar pixel yang dihasilkan tidak terlalu besar atau kecil) > OK > Peta raster siap di overlay.

2. Tahapan Overlay

Setelah peta ketinggian dan setback bangunan telah diraster, selanjutnya adalah melakukan tahap overlay. Metode overlay yang digunakan adalah *Weighted Overlay (Spatial Analyst)*. *Weighted Overlay* merupakan sebuah metode untuk menerapkan sebuah skala penilaian untuk membedakan dan menidaksamakan input menjadi sebuah analisa yang terintegrasi. Pada penelitian ini *Weighted overlay* memberikan pertimbangan terhadap faktor atau kriteria yang ditentukan dalam sebuah proses pengelompokan deret bangunan, agar menjadi satu kesatuan *street wall* dengan ciri ketinggian dan setback yang serupa. Output yang dihasilkan berupa Peta Klaster *Street Wall (Hardscape)*, yang kemudian dapat

dilakukan analisis lanjutan untuk menentukan nilai main enclosure koridor secara deskriptif kualitatif. Proses overlay sebagai berikut: Search “Overlay” > Pilih “Weighted Overlay (Spatial Analyst)” > “Add Weigh Overlay Layer” (Input peta raster yang ingin di overlay) > Muncul “Weighted Overlay Table” > Setting “Evaluation Scale” jadi “1 to 5 by 1” yang menunjukkan skala penilaian yang digunakan adalah 1-5. > Isi scale value sesuai dengan skoring yang telah ditentukan berdasarkan literature. > OK > Proses overlay selesai dengan outpun “Peta Klaster Street Wall (Hardscape)”.

3. Proses Skoring “Scale Value”

Evaluation Scale yang digunakan adalah “1 to 5 by 1”. Skala 1-5 ini menunjukkan 1 sebagai nilai terendah serta 5 sebagai nilai tertinggi. Berikut **Tabel 4.6** menunjukkan nilai skor pada masing-masing variabel:

Tabel 4.6 Skoring Variabel *Street Wall*

Skor	Variabel <i>Street Wall</i>	
	Tinggi Bangunan	Setback Bangunan
1	5, 8, 18 meter	18 meter
2	11 meter	10, 12 meter
3	6 meter	3, 4, 5, 6 meter
4	14 meter	1, 2 meter
5	10 meter	0 meter

Sumber: Hasil Analisis, 2015

Skoring pada tinggi bangunan dilakukan berdasarkan kajian literature, sedangkan setback bangunan dilakukan berdasarkan arahan dari pemerintah dalam lingkup pengembangan Kota Lama Surabaya. Berikut penjelasan proses penentuan skor pada masing-masing variabel:

a. Skor Tinggi Bangunan

Menurut Allan B. Jacobs (1993) dalam menentukan perasaan terhadap ruang terbuka (*sense of enclosure*), selain dilihat dari rasio antar jarak dan ketinggian juga diperlukan kontinuitas dari dinding jalan (*street wall*). Kontinuitas atau kesinambungan tersebut dapat dilihat dari

ketinggian bangunan yang membentuk sebuah garis horizon (*skyline*). Semakin banyak bangunan dengan ketinggian yang sama, maka garis *skyline* yang terbentuk terlihat berkesinambungan. Maksudnya adalah garis ketinggian (h) yang terbentuk pada *street wall* menjadi jelas. Sehingga nilai skoring ditentukan berdasarkan jumlah bangunan terbanyak (mayoritas) dengan ketinggian yang sama.

Tabel 4.7 Skoring Data Tinggi Bangunan

Data Ketinggian Bangunan	Total tinggi bangunan + atap (asumsi 2 meter)	<div>Keterangan</div> <div>Kalkulasi Ketinggian Bangunan</div> <div></div>	
		Sumber: Kalkulasi ArcGIS, 2016	
		Grafik diatas menunjukkan hasil kalkulasi jumlah objectID (bangunan) pada tiap ketinggian bangunan yang ada di sepanjang koridor Jalan Rajawali. Grafik tersebut menunjukkan bahwa ketinggian bangunan terbanyak pada wilayah penelitian adalah bangunan dengan tinggi 10 meter (skor 5), lalu kedua terbanyak adalah 14 meter (skor 4), ketiga adalah 6 meter (skor 3), keempat 11 meter (skor 2) dan kelima dengan jumlah yang sangat sedikit adalah 5 meter, 8 meter, serta 18 meter (skor 1).	
1 lantai 6 meter	8 meter		
2 lantai 4 meter	6 meter		
1 lantai 4 meter	6 meter		
2 lantai 8 meter	10 meter		
3 lantai 12 meter	14 meter		
4 lantai 16 meter	18 meter		
1 lantai 3 meter	5 meter		
2 lantai 6 meter	8 meter		
3 lantai 9 meter	11 meter		

4 lantai 12 meter	14 meter	
----------------------	----------	--

Sumber: Hasil Analisis, 2016

b. Skor Setback Bangunan

Tidak ada kriteria tertentu dalam menentukan jarak setback terbaik dalam menentukan nilai *main enclosure*. Namun sebagai Koridor *Heritage*, Dalam RTRK Strategis Kota Lama Surabaya 2012 bangunan-bangunan di Jalan Rajawali diarahkan memiliki setback mengikuti Bangunan Cagar Budaya yakni GSB=0 (nol). Hal ini menjadi dasar bahwa semakin setback mendekati nol, maka nilai skor semakin tinggi karena mendukung pengembangan koridor heritage Kota Lama Surabaya. Berikut ini adalah data dan nilai skoring setback bangunan:

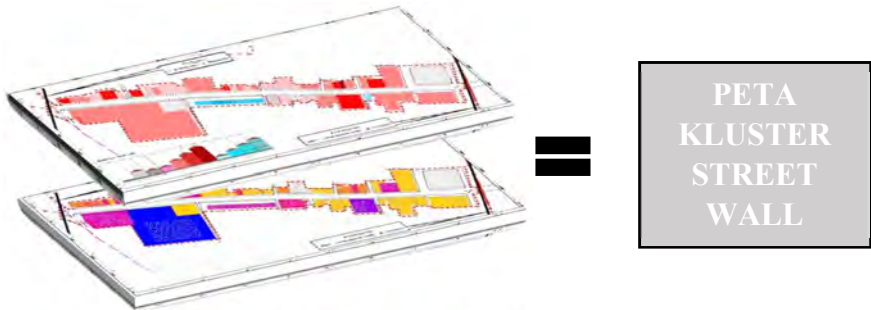
Tabel 4.8 Skoring Data Setback Bangunan

Data Setback Bangunan	Skor	Keterangan
18 meter	1	18 meter, jarak sangat jauh dari nol.
10, 12 meter	2	10-12 meter, jarak jauh dari nol.
3, 4, 5, 6 meter	3	3-6 meter, jarak sudah agak jauh dari nol.
1, 2 meter	4	1-2 meter, jarak yang masih mendekati angka nol.
0 meter	5	Setback nol sesuai arahan pengembangan Kota Lama Surabaya.

Sumber: Hasil Analisis, 2016

4. Hasil Analisa Overlay *Street Wall*

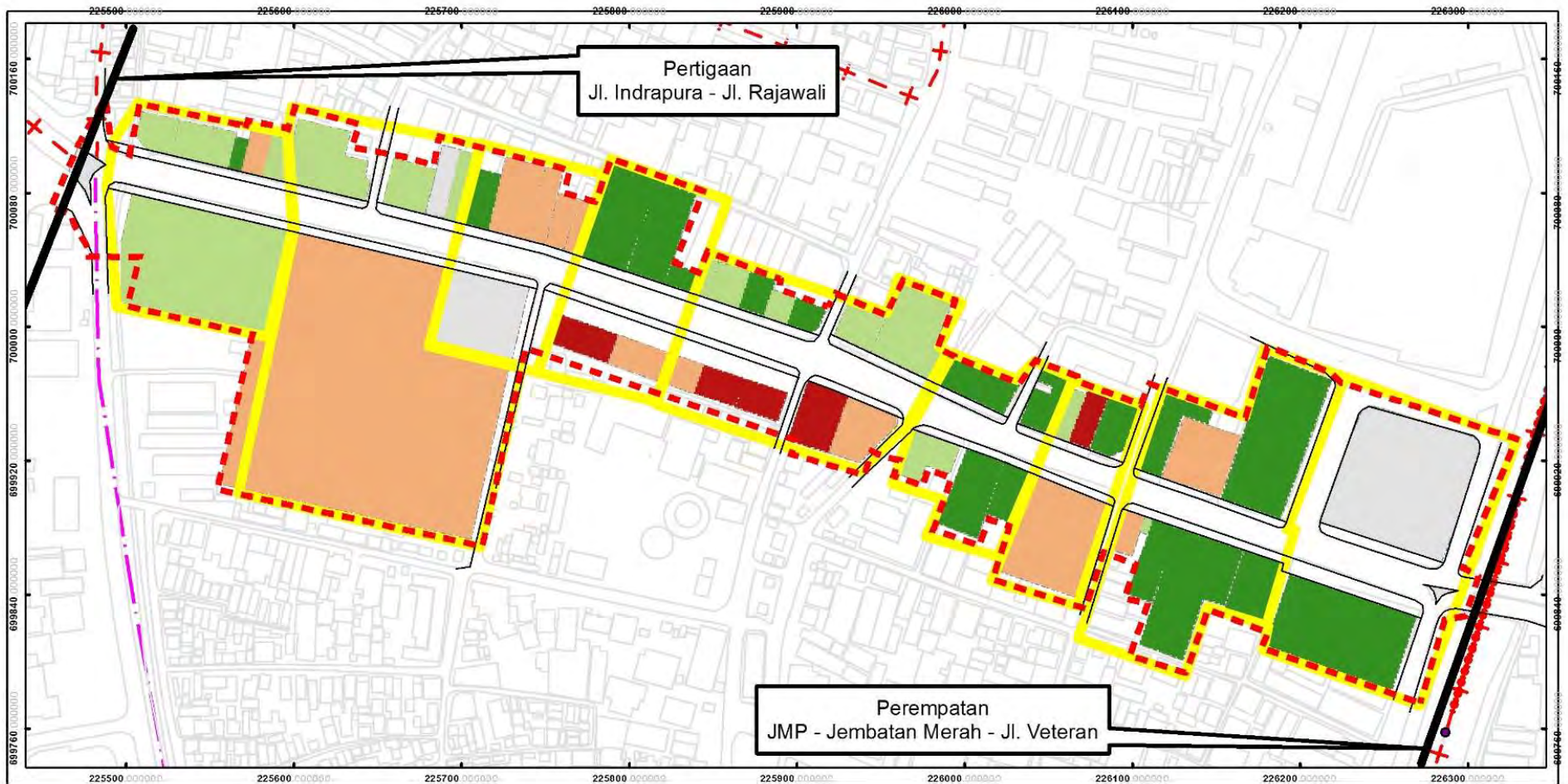
Peta hasil analisa *overlay street wall (hardscape)* dapat dilihat pada **Peta 4.11**.



Gambar 4.26 Proses Analisa Overlay *Street Wall*

Sumber: Hasil Analisis, 2016

(halaman ini sengaja dikosongkan)



**Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota
Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan
Institut Teknologi Sepuluh Nopember
Surabaya 2016**

**Pengembangan Koridor Heritage Jalan Rajawali
Surabaya Sebagai Ruang Terbuka Publik
Berdasarkan Konsep Livable Streets**

4.11 Peta Klaster Street Wall (Hardscape)

Legenda

- - - Batasan Penelitian
- - - Penggalian Jalan
- Setback Jauh, Ketinggian Tidak Konsisten
- Setback Jauh, Ketinggian Konsisten
- Setback Sedang - Mendekati Nol, Ketinggian Konsisten
- Setback Nol, Ketinggian Konsisten
- Kavling Tanpa Bangunan

Coordinate System: WGS 1984 UTM Zone 49S
Projection: Transverse Mercator
Datum: WGS 1984

SKALA
50 25 0 50 Meters



KOTA SURABAYA

Sumber :
Peta Garis Surabaya 2012
Survei Primer 2016

Dapat dilihat pada **Peta 4.11** terdapat 4 (empat) warna yang menunjukkan klaster *street wall* (*hardscape*) yang terbentuk. Berikut keterangan dari masing-masing klaster yang muncul:

1. Klaster (1) berwarna merah, menunjukkan nilai terendah dari semua klaster. Klaster ini menunjukkan deretan bangunan dengan karakter setback yang jauh dari as jalan serta ketinggian bangunan yang tidak konsisten atau memiliki ketinggian yang minoritas dibandingkan bangunan lainnya. Panjang setback pada klaster ini diantaranya adalah 6 meter dan 12 meter. Ketinggian pada klaster ini diantaranya adalah 8 meter, 11 meter dan 18 meter.
2. Klaster (2) warna *peach* atau salem menunjukkan deretan bangunan dengan karakter setback jauh dari as jalan namun memiliki ketinggian bangunan yang konsisten. Panjang setback pada klaster ini diantaranya adalah mulai dari 3 s/d 60 meter. Sedang ketinggiannya adalah 6 meter, 10 meter dan 14 meter.
3. Klaster (3) berwarna hijau muda, menunjukkan deretan bangunan dengan karakter setback yang sudah mendekati nol dan ketinggian yang konsisten. Panjang setback pada klaster ini diantaranya adalah 0-6 meter. Sedangkan ketinggiannya adalah 6 meter, 10 meter dan 14 meter.
4. Klaster (4) berwarna hijau tua, menunjukkan deretan bangunan dengan karakter setback nol dan ketinggian paling konsisten yakni 10 meter.

TAHAP 2







Kemudian dari peta klaster tersebut dilakukan pembagian penggalan-penggalan jalan berdasarkan 2 (dua) deret klaster yang saling berhadapan. Hal ini dilakukan agar terbentuk penggalan-penggalan jalan dengan karakter *street wall* yang jelas. Tentu pada beberapa penggalan didalamnya terselip bangunan dengan klaster yang berbeda, namun untuk memudahkan penilaian nilai *main enclosure*, penentuan deret klaster dilihat dari klaster dominan

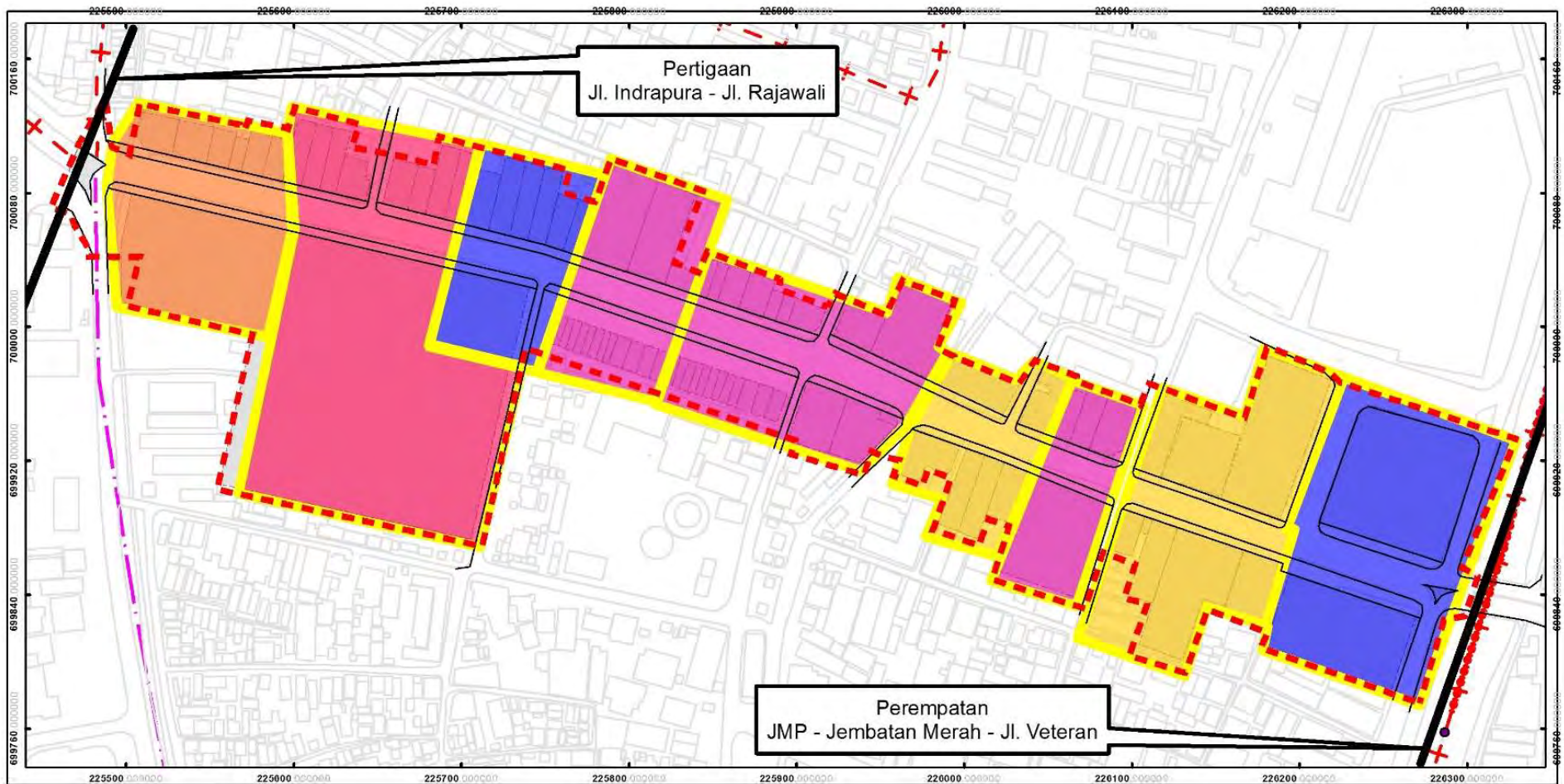
yang ada pada penggalan tersebut. Pada tahap ini dihasilkan 9 (sembilan) penggalan pada koridor Jalan Rajawali.

TAHAP 3

Dari kesembilan penggalan tersebut ditemukan 5 (lima) tipologi berdasarkan kesamaan tipe 2 (dua) s/d 3 (tiga) klaster yang saling berhadapan atau yang melingkupinya. Yang kemudian nilai *enclosure* dapat diilustrasikan dan dihitung pada tiap tipologi penggalan. Peta tipologi penggalan dapat dilihat pada **Peta 4.12**. Berikut tabel penentuan tipologi penggalan:

Tabel 4.9 Penentuan Tipologi Pelingkup *Hardscape*

No	Penggalan	Tipologi Pelingkup <i>Hardscape</i>
1		<p>Tipologi 2</p> <ul style="list-style-type: none"> Setback Sedang - Mendekati Nol, Ketinggian Konsisten Setback Sedang - Mendekati Nol, Ketinggian Konsisten
2		<p>Tipologi 3</p> <ul style="list-style-type: none"> Setback Sedang - Mendekati Nol, Ketinggian Konsisten Setback Jauh, Ketinggian Konsisten



**Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota
Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan
Institut Teknologi Sepuluh Nopember
Surabaya 2016**

**Pengembangan Koridor Heritage Jalan Rajawali
Surabaya Sebagai Ruang Terbuka Publik
Berdasarkan Konsep Livable Streets**

**4.12 Peta Tipologi Penggalan
Berdasarkan Pelingkup Hardscape**

Legenda

- Batasan Penelitian
- Kavling Tanpa Bangunan
- Penggalan Jalan

Tipologi

- Tipologi 1
- Tipologi 2
- Tipologi 3
- Tipologi 4
- Tipologi 5








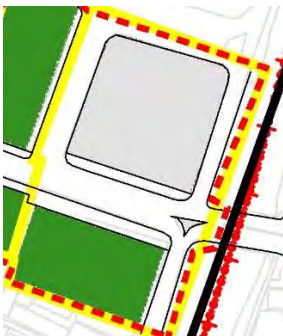
KOTA SURABAYA

Coordinate System: WGS 1984 UTM Zone 49S
Projection: Transverse Mercator
Datum: WGS 1984

SKALA 1:3,500
50 25 0 50 Meters

Sumber :
Peta Garis Surabaya 2012
Survei Primer 2016

3		<p>Tipologi 5</p> <ul style="list-style-type: none">  Setback Jauh, Ketinggian Konsisten  Kavling Tanpa Bangunan
4		<p>Tipologi 4</p> <ul style="list-style-type: none">  Setback Nol, Ketinggian Konsisten  Setback Jauh, Ketinggian Konsisten  Setback Jauh, Ketinggian Tidak Konsisten
5		<p>Tipologi 4</p> <ul style="list-style-type: none">  Setback Sedang - Mendekati Nol, Ketinggian Konsisten  Setback Jauh, Ketinggian Tidak Konsisten  Setback Jauh, Ketinggian Konsisten
6		<p>Tipologi 1</p> <ul style="list-style-type: none">  Setback Nol, Ketinggian Konsisten  Setback Nol, Ketinggian Konsisten

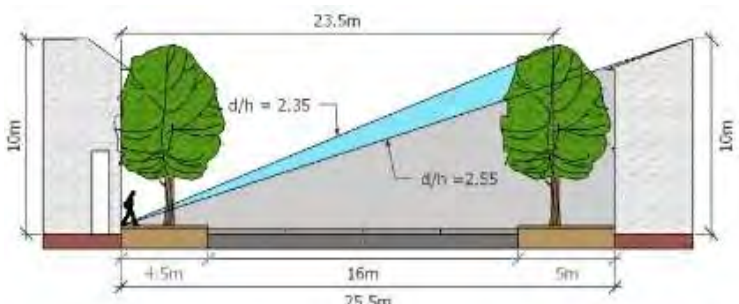
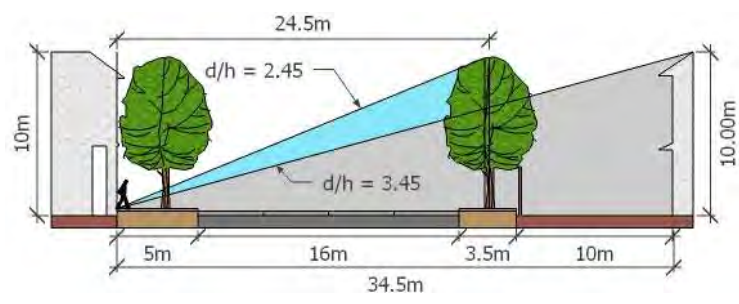
7		<p>Tipologi 4</p> <ul style="list-style-type: none">Setback Sedang - Mendekati Nol, Ketinggian KonsistenSetback Nol, Ketinggian KonsistenSetback Jauh, Ketinggian Tidak KonsistenSetback Jauh, Ketinggian Konsisten
8		<p>Tipologi 1</p> <ul style="list-style-type: none">Setback Nol, Ketinggian KonsistenSetback Nol, Ketinggian Konsisten
9		<p>Tipologi 5</p> <ul style="list-style-type: none">Kavling Tanpa BangunanSetback Nol, Ketinggian Konsisten

Sumber: Hasil Analisis, 2016

TAHAP 4

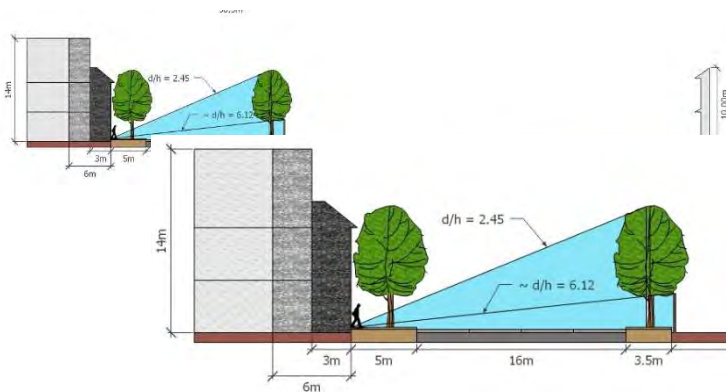
Penjelasan dan perhitungan dari masing-masing tipologi penggalan dan ilustrasi nilai *enclosure*-nya yang ditemukan pada Koridor Jalan Rajawali dapat dilihat pada **Tabel 4.9**.

Tabel 4.9 Ilustrasi Nilai d/h pada Tiap Tipologi (Tipe)

Tipe	Ilustrasi nilai d/h
1	<p>Tipologi 1 merupakan penggalan yang terbentuk oleh 2 klaster hijau tua (4) yang saling berhadapan. Memiliki nilai h konsisten yakni 10 meter dan nilai d yang tidak dipengaruhi setback bangunan.</p> 
2	<p>Tipologi 2 merupakan penggalan yang terbentuk oleh 2 klaster hijau muda (3) yang saling berhadapan. Memiliki nilai h konsisten yakni 10 meter namun nilai d dipengaruhi oleh jarak setback bangunan.</p> 

- 3 Tipologi 3 merupakan penggalan yang terbentuk oleh klaster (3) hijau muda dan klaster (2) salem yang saling berhadapan. Disalah satu sisnya memiliki nilai h konsisten yakni 14 meter dengan setback 6 s/d 0 (nol) meter. Sedang disisi lainnya ketinggian konsisten yakni 10 meter namun nilai d dipengaruhi oleh setback yang sangat jauh yakni 60 meter. Sehingga pada tipologi ini nilai *main enclosure* sukar ditentukan.

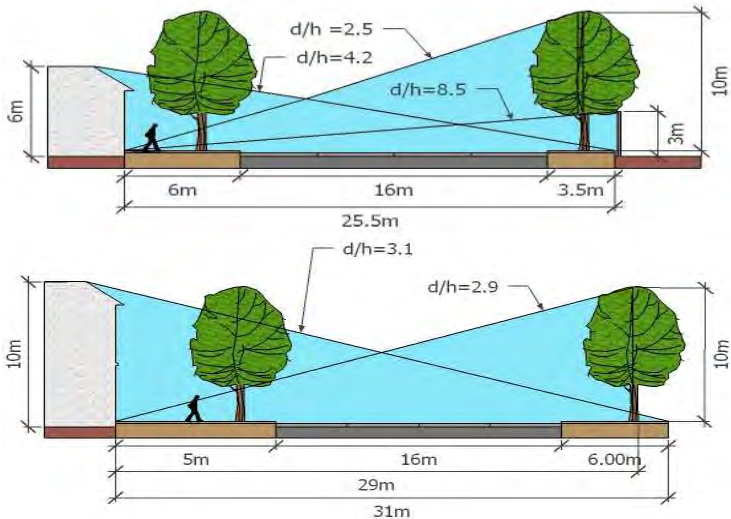
ZOOM



- 4 Tipologi 4 merupakan penggalan yang memiliki karakter *streetwall* yang tidak jelas. Hal ini dikarenakan penggalan ini dibentuk oleh klaster (1) merah ataupun penggalan dengan lebih dari 2 klaster yang berhadapan. Klaster (1) merah sendiri mengindikasikan bahwa deret bangunan tersebut memiliki ketinggian yang tidak konsisten serta setback yang jauh. Sehingga pada tipologi ini nilai *main enclosure* yang ditemukan bisa sangat beragam dalam satu penggalan.

	<p>The diagrams illustrate three types of landscape enclosures (penggalan) based on the ratio of distance (d) to height (h) of trees and walls. The top diagram shows a single tree with d/h ratios of 2.5, 3.3, and 4. The middle diagram shows two trees with d/h ratios of 3.4, 2.6, and 3.3. The bottom diagram shows two trees with d/h ratios of 2.3, 3.9, and 2.8. Each diagram includes dimensions for tree height (10m), wall height (8m, 11m, 14m, 18m), and various horizontal distances (6m, 16m, 4.5m, 10m, 25m, 32.5m, 36.5m, 39.5m, 42.5m).</p>
5	<p>Tipologi 5 merupakan penggalan yang terbentuk dari salah satu klaster yang berhadapan dengan kavling tanpa bangunan. Sehingga penggalan ini tidak memiliki nilai main enclosure karena tidak didilingkupi oleh 2 (dua) elemen <i>hardscape</i> yang berhadapan. Penggalan ini hanya memiliki nilai <i>second</i></p>

enclosure yang dilihat dari h/d antara bangunan ke deretan pepohonan atau pun pagar pembatas.



Sumber: Hasil Analisis, 2016

Dari tabel ilustrasi tipologi penggalan diatas didapatkan nilai *main enclosure* dan *second enclosure* sebagai berikut:

Tabel 4.10 Nilai Enclosure Koridor Jalan Rajawali

Penggalan	Nilai <i>Main Enclosure</i>	Nilai <i>Second Enclosure</i>
Tipologi 1	$d/h = 2,55$	$d/h = 2,35$
Tipologi 2	$d/h = 3,45$	$d/h = 2,45$
Tipologi 3	$d/h = 8,45$	$d/h = 2,45$
Tipologi 4	$d/h = 3,3-4$ $d/h = 2,6-3,3$ $d/h = 2,3-3,9$	$d/h = 2,5$ $d/h = 2,5 - 3,4$ $d/h = 2,6$
Tipologi 5	tidak ada	$d/h = 2,5 - 2,9$ (pohon) $d/h = 3,1; 4,2; \text{ dan } 8,5$ (pagar)

Sumber: Hasil Analisa, 2016

Tabel 4.11 Nilai dan Kualitas *Enclosure* Menurut Pakar

Nilai d/h	Spreiregen (1965)		Ashihara (1970)	GCL Study (1978)
	Derajat ketertutupan	Pengaruh pada Townscape		
D/H = 1	<i>Full enclosure</i> , sangat tertutup, jika melebihi batas tersebut akan timbul kesan menekan	Perhatian pada detil daripada keseluruhan bangunan	kualitas ruang luar dirasakan keseimbangan diantara tinggi bangunan dan ruang diantara bangunan	Proporsi minimum 1:1 untuk skala ruang pergerakan. Dimana jika kurang dari ini perasaan terhadap ruang terasa sempit dan menakutkan (claustrophobic)
D/H = 2	<i>Therehold of enclosure</i> , merupakan batas terendah untuk	Melihat bangunan sebagai sebuah komposisi keseluruhan	Perletakan bangunan D/H = 1,2,3 paling sering dipergunakan	Proporsi maksimal 2,5:1 untuk skala ruang pergerakan.

	membuat kesan ruang tertutup	bersama dengan detilnya		Dimana jika lebih dari ini perasaan keterlingkupan lemah, tidak terasa seperti ruang.
D/H = 3	<i>Minimum enclosure</i> , ruang mulai kehilangan ketertutupan	Melihat bangunan dalam hubungan dengan sekelilingnya		
D/H \geq 4	<i>Loss of enclosure</i> , ruang kehilangan kualitas ketertutupan	Bangunan sebagai <i>edge</i> depan (<i>foreground</i>) dalam keseluruhan pemandangan	interaksi bersama mulai menghilang dan interaksi antara bangunan sukar dirasakan	

Sumber: Hasil Kajian Penulis, 2011

TAHAP 5

Dari nilai d/h pada tiap tipologi penggalan yang telah didapatkan, maka dapat diketahui bagaimana kualitas keterlingkupan yang dirasakan pengguna ruang jalan pada tiap penggalan jalan di sepanjang koridor Jalan Rajawali. Berikut pembahasannya:

1. Penggalan Tipologi 1 (Kualitas kuat)

Penggalan ini memiliki nilai *main enclosure* $d/h = 2,55$ dan *second enclosure* $d/h = 2,35$. Berdasarkan kategori derajat ketertutupan menurut spreiregen (1905), nilai d/h pada penggalan ini berada ditengah-tengah antara *Therehold of enclosure* ($d/h=2$) dan *Minimum enclosure* ($d/h=3$). Hal ini menunjukan bahwa penggalan ini masih dalam batas kesan ruang tertutup. Dimana pengguna ruang jalan akan melihat bangunan secara menyeluruh bersama dengan detailnya dan juga memperhatikan bangunan dalam hubungan dengan sekelilingnya. Sedang menurut kategori dari Ashihara (1970), penggalan ini masih dalam batas proporsi yang paling sering digunakan untuk membentuk keterlingkupan dimana masih memungkinkan terjadinya interaksi bersama dan dan terasnya interaksi antar bangunan. Sedangkan untuk skala ruang pergerakan sebagaimana menurut kategori GCL Study (1978), penggalan ini masih terasa keterlingkupannya.

Kesimpulannya adalah kualitas keterlingkupan atau ketertutupan pada penggalan ini masih terasa kuat; keseluruhan bangunan dan detilnya serta kesinambungannya dengan lingkungan sekitarnya masih diperhatikan oleh pengguna ruang, sehingga karakter visual dari fasad bangunan sangat mempengaruhi persepsi pengguna ruang terhadap karakter koridor *Heritage* Jalan Rajawali yang terbentuk; dan sangat memungkinkan terjadinya interaksi bersama oleh pengguna ruang.

2. Penggalan Tipologi 2 (Kualitas lemah)

Penggalan ini memiliki nilai *main enclosure* $d/h = 3,45$ dan *second enclosure* $d/h = 2,45$. Dilihat dari nilai *main enclosure*-nya penggalan ini sudah melewati batas *minimum enclosure* ($d/h=3$) menurut kategori dari Speiregen (1965), namun belum termasuk pada kategori *loss of enclosure* ($d/h=4$). Hal ini menunjukkan bahwa kesan ketertutupan pada penggalan ini masih ada meski terasa lemah. Sedangkan dari nilai *second enclosure*-nya penggalan ini masih dalam batas keterlingkupan maksimum khususnya dalam skala ruang pergerakan. Secara keseluruhan berdasarkan kategori keterlingkupan menurut Ashihara (1970), pada penggalan ini masih memungkinkan terjadinya interaksi bersama maupun interaksi antara bangunan.

Kesimpulannya adalah kualitas keterlingkupan atau ketertutupan pada penggalan ini masih ada namun terasa lemah; kesan keterlingkupan diperkuat oleh elemen *softscape*-nya yakni deretan pepohonan; serta masih memungkinkan terjadinya interaksi bersama antar pengguna ruang.

3. Penggalan Tipologi 3 (Kualitas semu)

Penggalan ini memiliki nilai *main enclosure* $d/h=8,45$ dan nilai *second enclosure* $d/h=2,45$. Dilihat dari nilai *main enclosure*-nya penggalan ini masuk kedalam kategori *Loss of enclosure* dimana nilai d/h sudah lebih dari 4 (empat). Sebagaimana yang telah digambarkan oleh Spreiregen (1965), pada kategori ini ruang kehilangan kualitas ketertutupannya dan bangunan yang ada hanya berperan sebagai *edge* depan (*foreground*) dalam keseluruhan pemandangan koridor. Sedangkan berdasarkan kategori dari Ashihara (1970), pada kategori ini interaksi bersama mulai menghilang dan interaksi antara bangunan sukar dirasakan. Namun dilihat dari nilai *second enclosure*-nya penggalan ini masih memiliki kesan keterlingkupan khususnya untuk skala ruang pergerakan.

Kesimpulannya adalah kualitas keterlingkupan atau ketertutupan pada penggalan ini mulai menghilang; namun kesan keterlingkupan semu masih bisa dirasakan karena kehadiran elemen *softscape*-nya yakni deretan pepohonan; kemungkinan terjadinya interaksi bersama antar pengguna mulai menghilang dan interaksi antar bangunan sukar dirasakan. Hal ini membuat kesan Jalan Rajawali sebagai ruang terbuka publik mulai menghilang.

4. Penggalan Tipologi 4 (Kualitas tidak terdefinisi)

Penggalan ini memiliki nilai *main enclosure* yang beragam dalam satu penggalan, dimana nilainya berkisar antara $d/h = 2,3$ hingga $d/h = 3,9$ dan nilai *second enclosure* dengan nilai berkisar $d/h = 2,5$ hingga $d/h = 3,4$. Beragamnya nilai d/h dalam satu penggalan ini menunjukkan ketidakjelasan atau ketidaktegasan ketertutupan ruang yang terbentuk. Kualitas keterlingkupan ruang menjadi sukar didefinisikan. Kesan ketertutupan mungkin terasa karena ada sebagian yang memiliki nilai d/h masih dalam batas maksimal $d/h = 2,5$ atau $d/h = 3$. Kemungkinan terjadinya interaksi bersama pun masih ada karena nilai d/h masih dibawah 4. Kesimpulannya adalah pada penggalan ini kualitas keterlingkupan atau ketertutupan ruang kemungkinan terasa namun sulit didefinisikan; hal ini tidak menutup kemungkinan terjadinya interaksi bersama antar pengguna ruang.

5. Penggalan Tipologi 5 (Kualitas semu)

Pada penggalan ini hanya terdapat nilai *second enclosure* yakni $d/h = 2,5-2,9$ dari elemen pepohonan ke bangunan serta $d/h = 3,1; 4,2; \text{ dan } 8,5$ dari elemen pagar/tembok pembatas ke bangunan. Dari nilai tersebut menunjukkan bahwa kesan keterlingkupan pada penggalan ini masih terasa karena dibentuk oleh elemen pepohonan ke bangunan-nya. Sedangkan dari elemen pagar/tembok pembatas ke bangunan kesan keterlingkupan tidak terasa. Kesimpulannya adalah kualitas

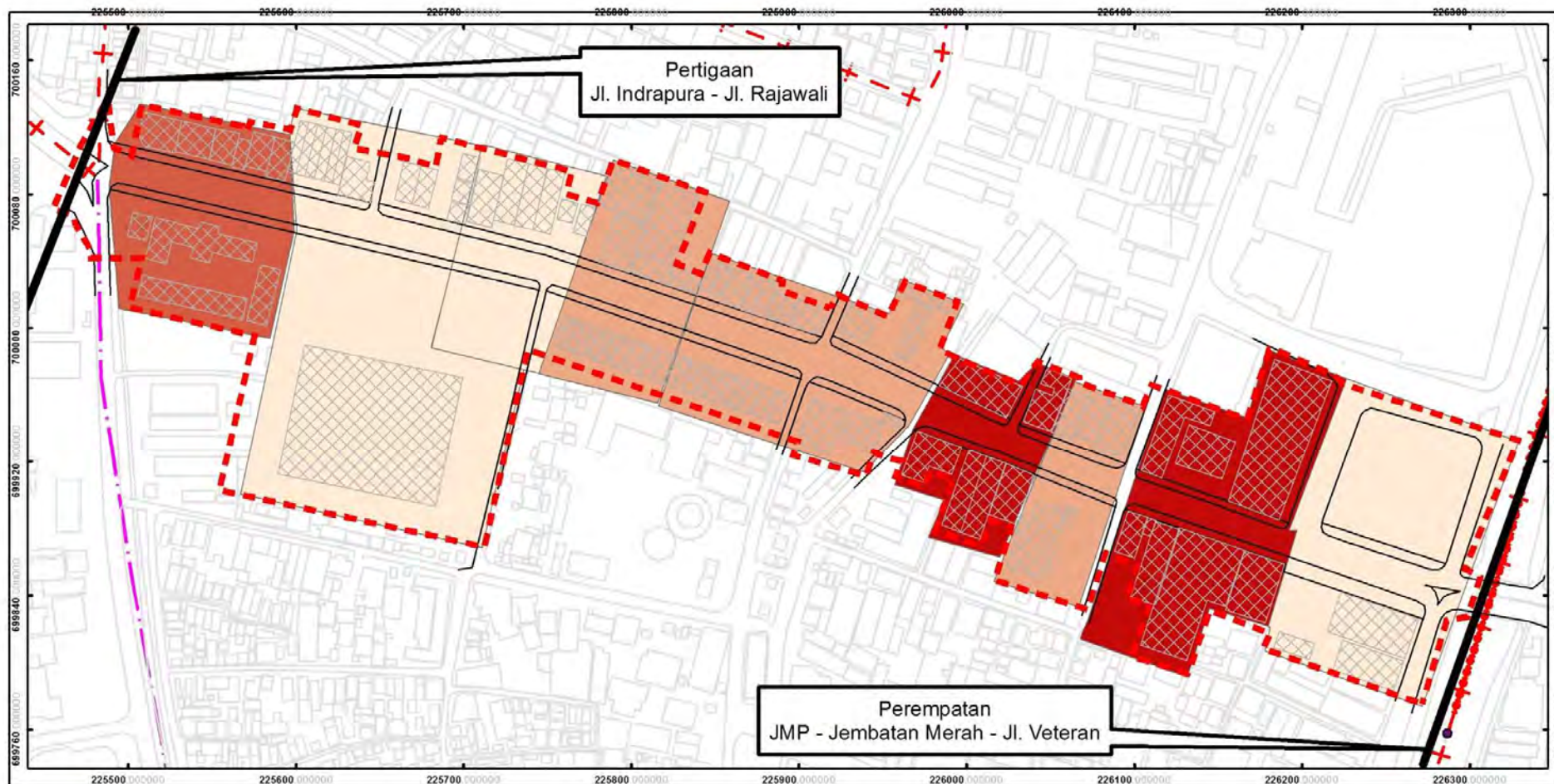
keterlingkupan atau tertutupan pada penggalan ini memiliki kesan keterlingkupan yang terasa semu karena dibentuk dari elemen pepohonan; sedangkan pagar/tembok pembatas tidak mempengaruhi keterlingkupan karena tingginya yang tidak sebanding dengan lebar koridor.

Dari hasil output tahap 5 yakni analisis deskriptif kualitatif kualitas keterlingkupan ruang koridor Jalan Rajawali dapat dilihat pada **Peta 4.13 Hasil Analisis Kualitas Keterlingkupan**, ternyata dari 5 tipologi penggalan ditemukan 4 kategori berdasarkan kualitas. Dimana penggalan dengan tipologi 3 dan tipologi 5 memiliki kualitas enclosure yang sama. Lengkapnya secara keseluruhan berikut hasil penilaian kualitas enclosure pada Jalan Rajawali:

- Kualitas enclosure kuat : Penggalan tipologi 1
Terdiri dari penggalan 4 dan penggalan 6
- Kualitas enclosure lemah : Penggalan tipologi 2
Terdiri dari penggalan 1
- Kualitas enclosure semu : Penggalan tipologi 3 dan 5
Hal ini karena keterlingkupan pada penggalan tipologi 3 dan 5 dibentuk dari elemen softscape-nya saja.
Terdiri dari penggalan 2 dan penggalan 7
- Kualitas enclosure tak terdefinisikan : Penggalan tipologi 4
Terdiri dari penggalan 3 dan penggalan 5

Penggalan-penggalan tersebut dapat dilihat pada **Peta 4.14 Penggalan Analisis Kualitas Fasad Bangunan**.

(halaman ini sengaja dikosongkan)



**Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota
Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan
Institut Teknologi Sepuluh Nopember
Surabaya 2016**

**Pengembangan Koridor Heritage Jalan Rajawali
Surabaya Sebagai Ruang Terbuka Publik
Berdasarkan Konsep Livable Streets**

4.13 Peta Kualitas Enclosure Koridor Jalan Rajawali

Legenda

--- Batasan Penelitian
 Bangunan

Kualitas Enclosure

Keterlingkupan kuat
 Keterlingkupan lemah
 Keterlingkupan tidak terdefinisikan
 Keterlingkupan hilang dan semu



KOTA SURABAYA

Coordinate System: WGS 1984 UTM Zone 49S
 Projection: Transverse Mercator
 Datum: WGS 1984

SKALA 1:3,500
 50 25 0 50 Meters

Sumber :
 Peta Garis Surabaya 2012
 Survei Primer 2016

4.2.1.2 Analisis Kualitas Karakter Fasad Bangunan Koridor

Terasa atau tidaknya eksistensi Jalan Rajawali sebagai koridor *heritage* yang merepresentasikan Kawasan Kota Lama Surabaya dan Identitas Kota Surabaya sebagai “Kota Pahlawan”, sangat dipengaruhi dari karakter fasad bangunan-bangunannya. Kualitas karakter fasad bangunan yang perlu diperhatikan dalam analisis ini meliputi kontinuitas dinding jalan, keharmonisan, kontras dan kesinambungan antar bangunan. Data yang digunakan dalam analisis ini meliputi data langgam (gaya arsitektur) bangunan beserta detailnya dan data ketinggian bangunan beserta proposinya.

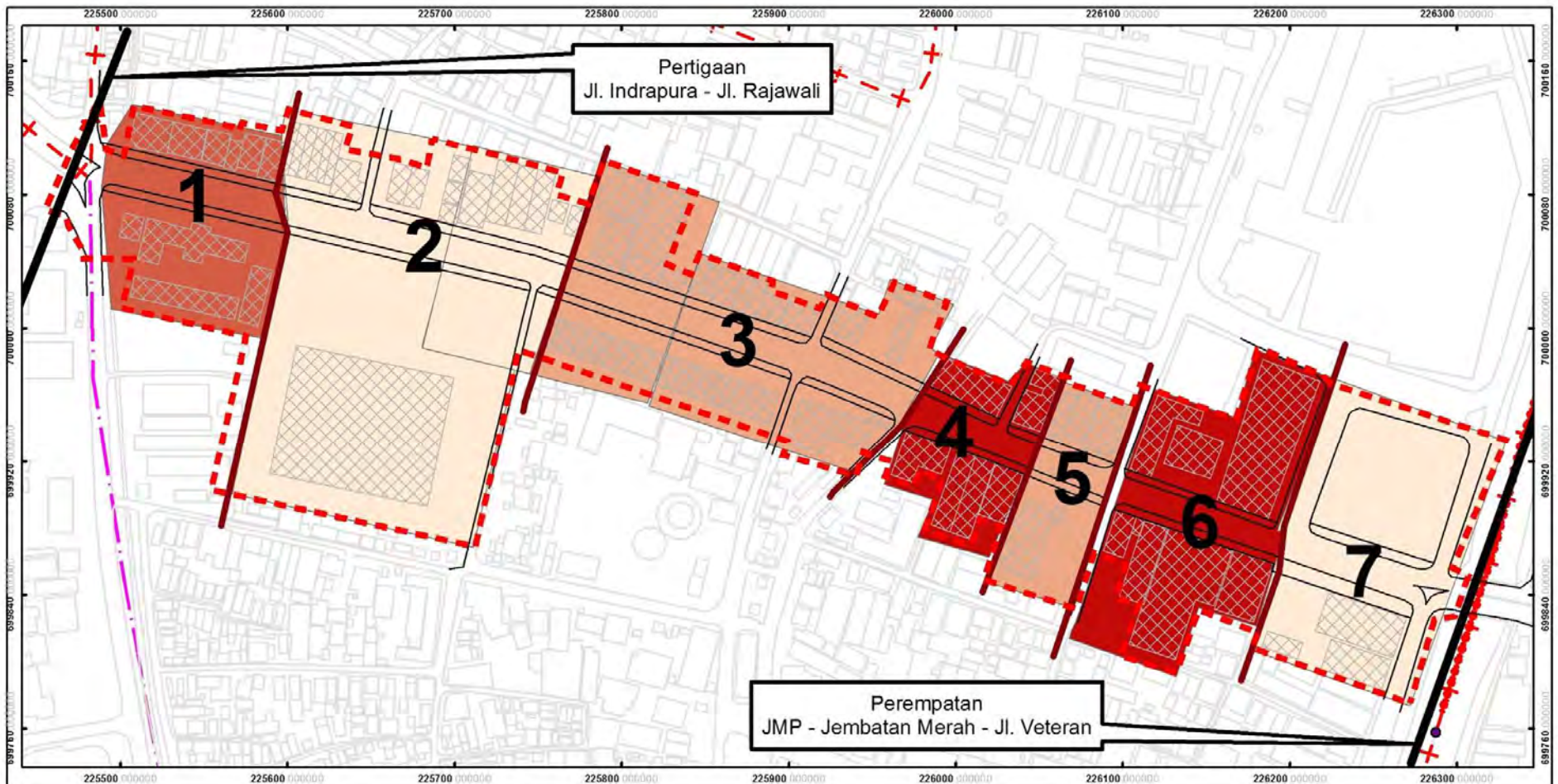
Pembahasan kualitas fasad bangunan dilakukan pada tiap penggalan yang didapat dari hasil akhir analisis kualitas keterlingkupan. Penggalan-penggalan tersebut dapat dilihat pada **Peta 4.14** Penggalan Analisis Kualitas Fasad Bangunan. Hal ini dilakukan agar analisis fasad tetap dilakukan secara menyeluruh pada seluruh bagian koridor Jalan Rajawali, namun dilakukan secara bertahap dengan dibaginya berdasarkan kesamaan kualitas *enclosure*nya. Sehingga memudahkan dalam proses perumusan strategi pengembangan. Berikut adalah kualitas fasad menurut beberapa pakar yang digunakan sebagai acuan analisa:

Tabel 4.12 Kualitas Fasad Menurut Pakar

Komponen yang di amati	Kualitas menurut para pakar
Atap / Akhiran bangunan	Anggriani (2011): Ketinggian bangunan pada suatu kawasan membentuk sebuah garis horizon (<i>skyline</i>).
Dinding	Booth (1987): <ul style="list-style-type: none"> ▪ Dinding massif, abu-abu dan tanpa detail memberikan kesan dingin, kasar dan tidak manusiawi.

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Warna-warna hangat, detail-detail halus dan proporsional dengan manusia memberikan kesan lembut, terang, lapang dan mengundang. ▪ Kolom-kolom langsing dan detail-detail rumit memberikan kualitas ringan pada seluruh ruang. ▪ Tembok-tembok bangunan yang terbagi dan sebanding dengan ukuran manusia, khususnya pada lantai dasar, memberikan rasa ruang yang lebih nyaman ▪ penggunaan dinding kaca pemantul memberikan kesan tidak ada batas ruang
Pintu dan jendela	Booth (1987): Detail-detail halus dan proporsional dengan manusia memberikan kesan lembut.
Gerbang pintu masuk / Pagar pembatas	Booth (1987): Deretan tiang (<i>colonnade</i>) juga dapat menghasilkan kesan ringan dibandingkan tembok yang padat. Disini ruang luar dapat menembus kedalam dan menjalin massa bangunan.
<i>Signage</i> atau ornamen fasad lainnya.	Anggriani (2011): Keberadaan penandaan sangat mempengaruhi visualisasi kota. Jika banyak terdapat penandaan yang tidak teratur perletakkannya, maka akan dapat menutupi fasad bangunan di belakangnya sehingga visual bangunan tersebut terganggu. Kevin Lynch (1976): harus dapat dikenali (<i>legible</i>), teratur, mudah dibaca (<i>readable</i>), adanya kesinambungan antara bentuk dan pesan (<i>congruent</i>) dan pemasangan pada daerah yang tepat sesuai dengan isi pesan yang akan ditunjukan (<i>rooted</i>)

Sumber: Tinjauan Pustaka, 2016



**Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota
Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan
Institut Teknologi Sepuluh Nopember
Surabaya 2016**

**Pengembangan Koridor Heritage Jalan Rajawali
Surabaya Sebagai Ruang Terbuka Publik
Berdasarkan Konsep Livable Streets**

**4.14 Peta Penggalan Analisis
Kualitas Fasad Bangunan**

Legenda

- Batasan Penelitian
- Penggalan Analisis Fasad Bangunan
- Bangunan

Kualitas Enclosure

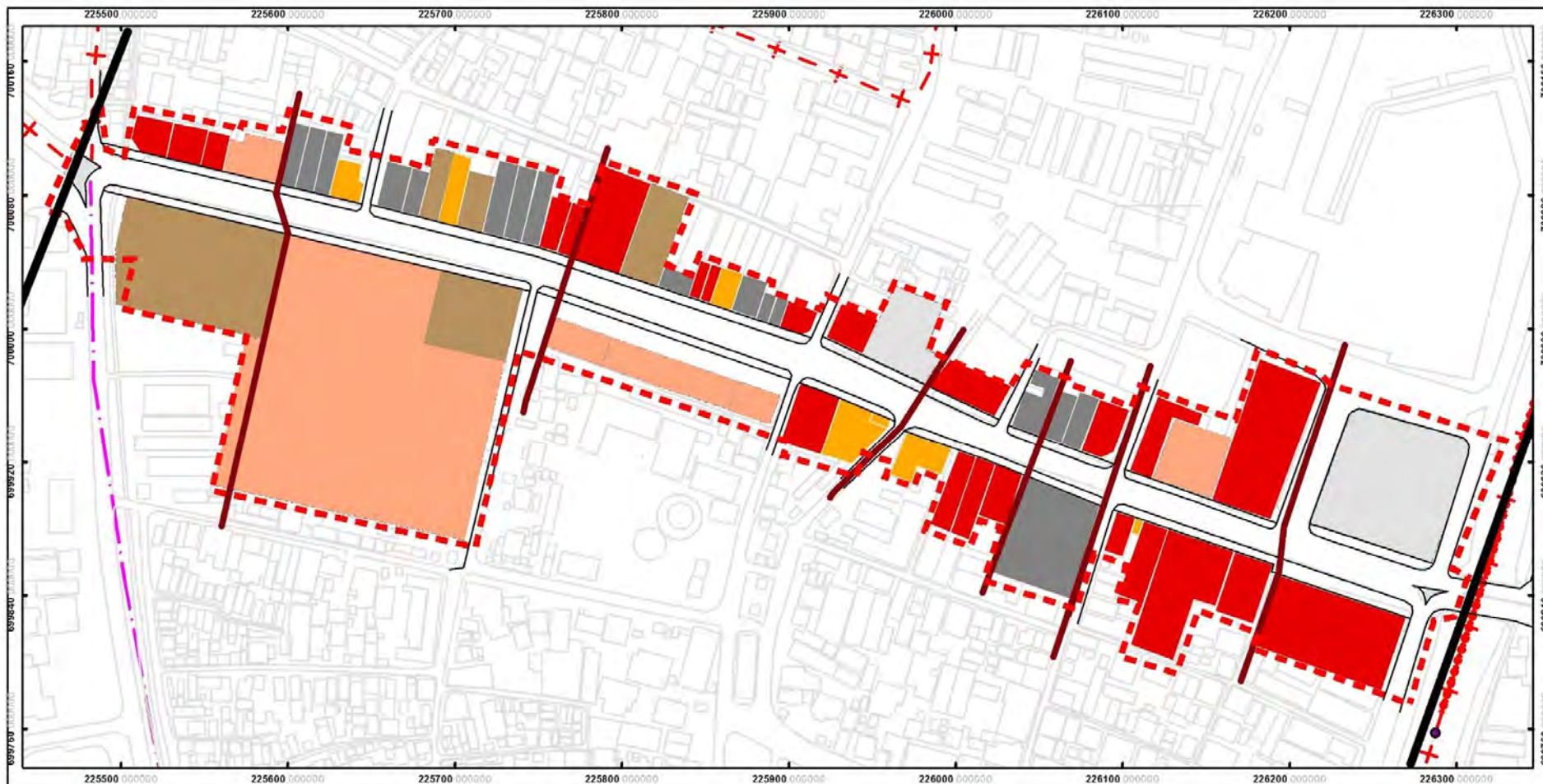
- Keterlingkupan kuat
- Keterlingkupan lemah
- Keterlingkupan tidak terdefinisikan
- Keterlingkupan hilang dan semu



Coordinate System: WGS 1984 UTM Zone 49S
Projection: Transverse Mercator
Datum: WGS 1984

SKALA 1:3,500
50 25 0 50 Meters

Sumber :
Peta Garis Surabaya 2012
Survei Primer 2016



**Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota
Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan
Institut Teknologi Sepuluh Nopember
Surabaya 2016**

**Pengembangan Koridor Heritage Jalan Rajawali
Surabaya Sebagai Ruang Terbuka Publik
Berdasarkan Konsep Livable Streets**

**4.15 Peta Interpretasi Analisis
Kualitas Fasad Bangunan**

Legenda

- | | |
|--|--|
| - - - Batasan Penelitian | Gaya Kolonial |
| — Penggalan Analisis Fasad Bangunan | Gaya Modern |
| Kavling Tanpa Bangunan | Tanpa Gaya Khusus |
| | Pagar Terbuka |
| | Pagar Tertutup |



Coordinate System: WGS 1984 UTM Zone 49S
Projection: Transverse Mercator
Datum: WGS 1984

SKALA 1:3,500
50 25 0 50 Meters

Sumber :
Peta Garis Surabaya 2012
Survei Primer 2016



Gambar 4.27 Fasad Bangunan Koridor Jalan Rajawali Surabaya
 Sumber: *Survey Primer dan Analisa, 2016*



Gambar 4.28 Ketinggian Fasad Bangunan Koridor Jalan Rajawali Surabaya
Sumber: Survey Primer dan Analisa, 2016

Tabel 4.13 Kualitas Fasad Bangunan di Jalan Rajawali Surabaya

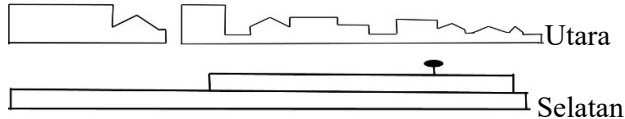
No	Pembahasan tiap penggalan
1	<p data-bbox="266 264 412 292"><u>Penggalan 1</u></p> <p data-bbox="266 296 759 323">Keseluruhan Langgam (Style Bangunan):</p> <p data-bbox="266 328 960 499">Dari 6 bangunan hanya ada 2 bangunan dengan fasad bergaya arsitektur kolonial pada penggalan ini, sehingga kesan koridor <i>heritage</i> tidak begitu terasa. Selebihnya didominasi oleh bangunan dengan fasad berupa pagar terbuka dan tertutup.</p> <p data-bbox="266 531 563 558">Ketinggian dan proporsi:</p> <p data-bbox="266 563 960 766">Dilihat dari ketinggian dan proporsinya, penggalan ini cukup memiliki kesinambungan antar bangunan. Hal ini karena meski memiliki ketinggian berbeda 1, 2 dan 3 lantai, tetapi proporsi tinggi per lantai harmonis yakni skala 1:4 meter. Sehingga masih membentuk garis yang bersambung antar bangunan.</p> <p data-bbox="266 798 820 825">Kesan yang tercipta dari komponen dan detail:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="266 829 361 857">▪ Atap: <div data-bbox="292 861 888 1085" data-label="Image"> <p data-bbox="820 946 888 973">Utara</p> <p data-bbox="820 1058 910 1085">Selatan</p> </div> <p data-bbox="292 1090 960 1222">Sisi utara garis horizon naik kemudian turun, sedangkan disisi selatan garis horizon datar karena merupakan satu bangunan panjang. Meski begitu bentuk dan warna atap di kedua sisi harmonis, yakni genteng segitiga dan coklat.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="266 1227 960 1324">▪ Dinding: Pada penggalan ini warna dinding cukup kontras beragam seperti putih, abu-abu, salem, dan hijau muda. <li data-bbox="266 1329 944 1356">▪ Pintu dan jendela: Masih dalam batas proporsi manusia

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gerbang pintu masuk / Pagar pembatas: Sisi utara didominasi oleh fasad pagar terbuka sehingga sisi publik dapat menembus sisi privat, sedangkan sisi selatan merupakan fasad pagar tertutup sehingga sisi privat tak terlihat dari sisi publik. ▪ Signage / Ornamen fasad lainnya: Penandaan pada fasad bangunan hanya ada pada bangunan perdagangan dan jasa (3 lantai) dan gereja, dengan ukuran yang masih proporsional dan tidak menutupi style bangunan. <p>Kesimpulan: Komponen fasad yang paling mempengaruhi daya tarik dan kurangnya kualitas fasad bangunan adalah sebagai berikut:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Style bangunan tidak mencerminkan karakter koridor heritage ▪ Warna dinding yang terlalu beragam sehingga kesinambungan antar bangunan tidak terasa pada penggalan ini. ▪ Pagar fasad tertutup pada sisi selatan menciptakan kesan tidak adanya transparansi antar ruang publik dan privat.
2	<p><u>Penggalan 2</u> Keseluruhan Langgam (Style Bangunan): Penggalan ini didominasi oleh bangunan dengan fasad modern, tanpa gaya khusus, pagar terbuka dan pagar tertutup. Dari 17 bangunan di sisi utara hanya ada 2 bangunan dengan fasad bergaya arsitektur kolonial, sehingga kesan koridor <i>heritage</i> sangat tidak terasa.</p> <p>Ketinggian dan proporsi: Dilihat dari ketinggian dan proporsinya, penggalan ini cukup memiliki kesinambungan antar bangunan. Hal ini karena meski memiliki ketinggian berbeda 1, 2 dan 3 lantai, tetapi proporsi tinggi per lantai harmonis yakni</p>

skala 1:4 meter. Sehingga masih membentuk garis yang bersambung antar bangunan.

Kesan yang tercipta dari komponen dan detail:

▪ Atap:



Sisi utara garis horizon naik kemudian turun, sedangkan disisi selatan garis horizon datar karena merupakan satu bangunan panjang. Bentuk dan warna atap di kedua sisi tidak harmonis dengan beragamnya bentuk atap yakni atap datar dan atap genting segitiga coklat.

- Dinding: Pada penggalan ini warna dinding harmonis di dominasi oleh warna putih, abu-abu dan kaca gelap. Namun tidak sesuai dengan karakter koridor heritage.
- Pintu dan jendela: Masih dalam batas proporsi manusia
- Gerbang pintu masuk / Pagar pembatas: Meskipun ada sebagian bangunan menggunakan fasad pagar tertutup tapi sebagian besar sisi utara atau pun selatan didominasi oleh fasad pagar terbuka sehingga sisi publik dapat menembus sisi privat.
- Signage / Ornamen fasad lainnya: Terdapat ornament fasad yang menarik pada sisi selatan yakni adanya lukisan graffiti pada pagar tertutup, hal ini memberikan daya tarik tersendiri. Penandaan pada fasad bangunan hampir ada di semua fasad bangunan karena pada penggalan ini memang didominasi oleh perdagangan dan jasa, dengan ukuran yang masih proporsional dan tidak menutupi style bangunan.

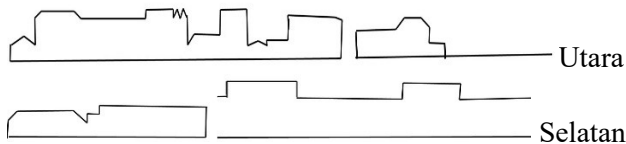
Kesimpulan:

Komponen fasad yang paling mempengaruhi daya tarik dan kurangnya kualitas fasad bangunan adalah sebagai berikut:

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Lukisan graffiti pada pagar tertutup, hal ini memberikan daya tarik tersendiri pada penggalan ini. ▪ Style bangunan tidak mencerminkan karakter koridor heritage. ▪ Bentuk dan warna atap di kedua sisi tidak harmonis dengan beragamnya bentuk atap yakni atap datar dan atap genting segitiga coklat.
3	<p><u>Penggalan 3</u> Keseluruhan Langgam (Style Bangunan): Pada sisi utara bangunan di dominasi oleh fasad gaya arsitektur kolonial yang tersebar dan terpencar, sehingga karakter koridor heritage cukup terasa pada penggalan ini. Sedangkan sisi selatan fasad yang terlihat adalah pagar terbuka yang menembus ke area parkir kavling daretan bangunan perdagangan dan jasa, sehingga fasad bangunan tidak mempengaruhi karakter koridor yang terbentuk karena terhalang deretan pohon, pagar dan peparkiran. Beberapa fasad bangunan lainnya merupakan bergaya modern, pagar tertutup dan pagar terbuka.</p> <p>Ketinggian dan proporsi: Dilihat dari ketinggian dan proporsinya, penggalan ini cukup memiliki kesinambungan antar bangunan. Sisi utara dengan proporsi skala 1:4 meter, didominasi dengan ketinggian 2 lantai. Sisi selatan dengan proporsi skala 1:3 meter, dengan ketinggian 3 dan 4 lantai. Sehingga garis yang bersambung antar bangunan terbentuk pada masing-masing sisi. Namun ada ketimpangan pada sisi selatan di blok pedestrian yang berbeda yakni proporsi 1:6 meter bersebelahan dengan proporsi 1:4 meter. Hal ini membuat kualitas fasad yang sangat kontras.</p>

Kesan yang tercipta dari komponen dan detail:

▪ **Atap:**



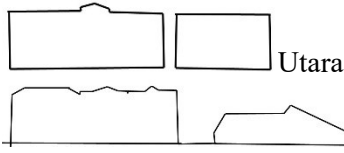
Sisi utara (kiri ke kanan) garis horizon naik-turun-naik, sedangkan disisi selatan (kanan ke kiri) garis horizon cenderung datar kemudian turun karena sudah berbeda blok pedestrian. Bentuk dan warna atap di kedua sisi harmonis dengan berpadunya antara atap datar dengan unsur genting segitiga coklat.

- **Dinding:** Pada penggalan ini warna dinding harmonis di dominasi oleh warna putih yang berpadu dengan warna lain seperti salem dan merah bata.
- **Pintu dan jendela:** Masih dalam batas proporsi manusia
- **Gerbang pintu masuk / Pagar pembatas:** Sisi utara didominasi dengan pintu masuk yang menyatu dengan fasad bangunan bukan merupakan pagar. Sisi selatan didominasi oleh fasad pagar terbuka sehingga sisi publik dapat menembus sisi privat.
- **Signage / Ornamen fasad lainnya:** Penandaan pada fasad bangunan terdapat di bangunan cagar budaya dan perdagangan dan jasa, dengan ukuran yang masih proporsional dan tidak menutupi style bangunan.

Kesimpulan:

Komponen fasad yang paling mempengaruhi daya tarik dan kurangnya kualitas fasad bangunan adalah sebagai berikut:

- Sisi utara dan sisi selatan memiliki karakter yang sangat berbeda, meski begitu setiap sisi memiliki kesinambungan antar bangunan masing-masing.

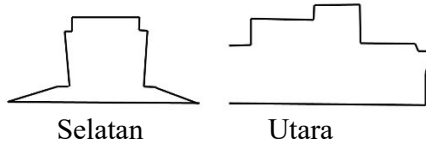
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sebagian style bangunan sisi utara sudah mencerminkan karakter koridor heritage. ▪ Ada ketimpangan pada sisi selatan di blok pedestrian yang berbeda yakni proporsi 1:6 meter besebelahan dengan proporsi 1:4 meter.
4	<p><u>Penggalan 4</u></p> <p>Keseluruhan Langgam (Style Bangunan): Penggalan ini didominasi oleh fasad bangunan bergaya arsitektur kolonial. Namun ada 1 fasad bangunan bergaya modern di sisi utara dan 1 bangunan tanpa gaya khusus di sisi selatan. Sehingga meski karakter koridor heritage cukup terasa namun kualitas visual yang nampak sedikit terganggu dengan ketidak harmonisan fasad tersebut.</p> <p>Ketinggian dan proporsi: Dilihat dari ketinggian dan proporsinya, penggalan ini memiliki keharmonisan dan kesinambungan antar bangunan. Proporsi skala baik sisi utara maupun selatan sama yakni 1:4 meter dengan ketinggian 2 lantai. Hanya 1 bangunan yang memiliki 1 lantai yakni bangunan poliklinik polantas.</p> <p>Kesan yang tercipta dari komponen dan detail:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Atap: <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-end; margin-top: 10px;">  <div style="text-align: right;"> <p>Utara</p> <p>Selatan</p> </div> </div> <p>Sisi utara (kiri ke kanan) garis horizon datar, sedangkan disisi selatan (kanan ke kiri) garis horizon cenderung datar kemudian turun karena satu bangunan dengan ketinggian berbeda yakni 1 lantai. Bentuk dan warna atap di kedua sisi harmonis dengan berpadunya antara atap datar dengan unsur genting segitiga coklat, kecuali</p>

	<p>bangunan dengan 1 lantai tersebut yang memiliki atap genting segitiga coklat tinggi.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Dinding: Pada penggalan ini warna dinding harmonis di dominasi oleh warna putih yang berpadu dengan warna lain seperti krem dan merah bata. ▪ Pintu dan jendela: Masih dalam batas proporsi manusia ▪ Gerbang pintu masuk / Pagar pembatas: Bukan merupakan bangunan dengan gerbang pintu masuk/ pagar pembatas. ▪ Signage / Ornamen fasad lainnya: Penandaan pada fasad bangunan terdapat di bangunan cagar budaya dan poliklinik, dengan ukuran yang masih proporsional dan tidak menutupi style bangunan. <p>Kesimpulan: Komponen fasad yang paling mempengaruhi daya tarik dan kurangnya kualitas fasad bangunan adalah sebagai berikut:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Sebagian besar style bangunan sudah mencerminkan karakter koridor heritage. ▪ Pada bangunan poliklinik polantas memiliki ketimpangan dengan bangunan sekitarnya, yakni: ketinggian 1 lantai diantara bangunan 2 lantai; bentuk atap paling berbeda berupa genting segitiga coklat dan tinggi tidak proporsional;
5	<p><u>Penggalan 5</u> Keseluruhan Langgam (Style Bangunan): Penggalan ini didominasi oleh fasad bangunan bergaya arsitektur modern. Hanya ada 1 bangunan dengan fasad gaya kolonial. Sehingga kesan karakter koridor heritage sangat tidak terasa.</p> <p>Ketinggian dan proporsi: Dilihat dari ketinggian dan proporsinya, penggalan ini tidak memiliki keharmonisan dan ketidaksinambungan</p>

antar bangunan. Proporsi skala baik sisi utara maupun selatan sama yakni 1:4 meter, namun jumlah lantai sangat beragam yakni 4 lantai, 3 lantai dan 2 lantai.

Kesan yang tercipta dari komponen dan detail:

▪ Atap:

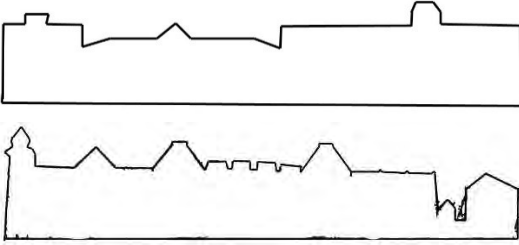


Sisi utara (kiri ke kanan) garis horizon naik turun, sedangkan disisi selatan garis horizon membentuk satu bangunan megah. Bentuk dan warna atap di kedua sisi harmonis yakni berbentuk datar dengan warna kaca gelap, namun hal ini sangat bertolak belakang dengan karakter koridor heritage.

- Dinding: Pada penggalan ini warna dinding tidak harmonis, menggunakan material kaca gelap dengan warna yang kontras pada masing-masing bangunan. Dinding bangunan pun tidak terbagi sesuai dengan proporsi manusia, cenderung menyatu hingga akhiran atap.
- Pintu dan jendela: Masih dalam batas proporsi manusia
- Gerbang pintu masuk / Pagar pembatas: Bukan merupakan bangunan dengan gerbang pintu masuk/ pagar pembatas.
- Signage / Ornamen fasad lainnya: Penandaan pada fasad bangunan terdapat di bangunan Bank BRI (sisi selatan) dan Bank Jatim (sisi utara), ukuran proporsional dan tidak menutupi fasad bangunan.

Kesimpulan:

Komponen fasad yang paling mempengaruhi daya tarik dan kurangnya kualitas fasad bangunan adalah sebagai berikut:

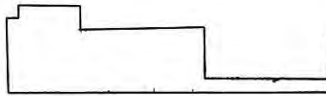
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sebagian besar style bangunan adalah bergaya modern yang bertolak belakang dengan karakter koridor heritage. ▪ Ketidakharmonisan dipengaruhi oleh jumlah lantai, penggunaan material kaca pada dinding, dan tidak terbaginya dinding fasad sesuai proporsi manusia.
6	<p><u>Penggalan 6</u> Keseluruhan Langgam (Style Bangunan): Penggalan ini didominasi oleh fasad bangunan bergaya arsitektur kolonial. Sehingga karakter koridor heritage sangat terasa.</p> <p>Ketinggian dan proporsi: Dilihat dari ketinggian dan proporsinya, penggalan ini memiliki keharmonisan dan kesinambungan antar bangunan. Didominasi oleh proposi skala 1:4 meter baik sisi utara maupun selatan, dengan ketinggian 2 lantai. Adanya ketimpangan di ujung kanan sisi selatan pada dengan proporsi 1:3 meter dan 1:2 meter, dengan ketinggian 2 lantai. Hal ini sangat mengurangi kualitas keharmonisan dan kesinambungan antar bangunan.</p> <p>Kesan yang tercipta dari komponen dan detail:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Atap:  <p>Utara</p> <p>Selatan</p> <p>Sisi utara (kiri ke kanan) garis horizon datar, sedangkan disisi selatan (kanan ke kiri) garis horizon cenderung datar kemudian turun diujung kanan karena proporsi</p>

	<p>yang tidak harmonis. Bentuk dan warna atap di kedua sisi harmonis dengan berpadunya antara atap datar dengan unsur genting segitiga coklat.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Dinding: Pada penggalan ini warna dinding harmonis di dominasi oleh warna putih yang berpadu dengan warna lain seperti krem dan merah bata. ▪ Pintu dan jendela: Masih dalam batas proporsi manusia ▪ Gerbang pintu masuk / Pagar pembatas: Adanya satu bangunan dengan pagar terbuka sehingga ruang publik dapat menembus ruang privat. ▪ Signage / Ornamen fasad lainnya: Penandaan pada fasad bangunan terdapat di bangunan cagar budaya, bank dan kantor pelayanan pemerintah, dengan ukuran yang masih proporsional dan tidak menutupi style bangunan. <p>Kesimpulan: Komponen fasad yang paling mempengaruhi daya tarik dan kurangnya kualitas fasad bangunan adalah sebagai berikut:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Sebagian besar style bangunan sudah mencerminkan karakter koridor heritage. ▪ Adanya ketimpangan di ujung kanan sisi selatan pada dengan proporsi 1:3 meter dan 1:2 meter, dengan ketinggian 2 lantai. Hal ini sangat mengurangi kualitas keharmonisan dan kesinambungan antar bangunan.
7	<p><u>Penggalan 7</u></p> <p>Keseluruhan Langgam (Style Bangunan): Pada penggalan ini hanya ada satu bangunan di sisi selatan dengan fasad bergaya kolonial sehingga masih harmonis dan berkesinambungan dengan penggalan 6.</p> <p>Ketinggian dan proporsi: Dilihat dari ketinggian dan proporsinya, penggalan ini masih memiliki kesinambungan antar bangunan pada</p>

penggalan 6. Proporsi tinggi per lantai harmonis yakni skala 1:4 meter dengan ketinggian 2 lantai.

Kesan yang tercipta dari komponen dan detail:

- Atap:



Selatan

Sisi utara tidak ada garis horizon yang terbentuk dari bangunan karena merupakan Taman Jayengrono, sedangkan disisi selatan garis horizon datar karena merupakan satu bangunan panjang. Meski begitu bentuk dan warna atap harmonis dengan penggalan 6, yakni atap datar dominasi putih.

- Dinding: Pada penggalan ini warna dinding dominasi putih.
- Pintu dan jendela: Masih dalam batas proporsi manusia
- Gerbang pintu masuk / Pagar pembatas: Sisi selatan sebagian fasad merupakan pagar terbuka sehingga sisi publik dapat menembus sisi privat.
- Signage / Ornamen fasad lainnya: Penandaan pada fasad bangunan hanya ada pada bangunan yang merupakan Bank Mandiri, dengan ukuran yang masih proporsional dan tidak menutupi style bangunan.

Kesimpulan:

Komponen fasad yang paling mempengaruhi daya tarik dan kurangnya kualitas fasad bangunan adalah sebagai berikut:

- Style bangunan mencerminkan karakter koridor heritage dan proporsi serta ketinggian masih harmonis dengan penggalan 6.

Sumber: Hasil Analisa, 2016

4.2.2 Menganalisis Pola Pemanfaatan Ruang Koridor *Heritage* Jalan Rajawali

4.2.2.1 Analisis Pola Aktivitas Pemanfaatan Ruang bagi Pedestrian

Analisis pola aktivitas pemanfaatan ruang terbagi menjadi 2 tahap. Pertama mengidentifikasi aktivitas pedestrian yang terjadi pada koridor Jalan Rajawali. Kedua menganalisa kualitas ruang terhadap aktivitas yang diwadahnya. Tahap pertama bertujuan untuk mengetahui aktivitas apa saja yang terjadi di setiap segmen waktu pada koridor Jalan Rajawali, kemudian tahap kedua bertujuan untuk melihat bagaimana aktivitas tersebut terwadahi dengan baik atau buruh pada ruang yang terbagi atas penggalan-penggalan berdasarkan hasil analisa fisik sebelumnya. Identifikasi aktivitas dilakukan dengan teknik analisis deskriptif kualitatif berdasarkan hasil *behavioral mapping*. Analisa tersebut dilakukan dengan indikator, variabel dan contoh jenis aktivitas yang diamati sebagai berikut:

Tabel 4.13 Indikator, Variabel dan Contoh jenis aktivitas

Indikator		Variabel		Contoh jenis aktivitas
R U A N G	Karakteristik jalur pedestrian	Tipe dan Lebar Trotoar		
		Jalur Hijau		
		Jalur Penyebrangan		
		Street Furniture		
	Karakteristik elemen penanda-an	Tata letak dan sebaran	Petunjuk arah	
			Rambu lalu lintas	
			Media iklan	
			Lain-lain	
WAKTU		Aktivitas pokok	Penggunaan Lahan	<ul style="list-style-type: none">▪ Bekerja▪ Bersekolah

			<ul style="list-style-type: none"> ▪ Berbelanja ▪ Beribadah ▪ Berobat ▪ dan lainnya..
		Aktivitas Pendukung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pedagang Kaki Lima/ Asongan ▪ Jasa hiburan ▪ Bazar ▪ Pertunjukan ▪ Event-event lainnya ▪ dan lainnya..
	Aktivitas opsional dan sosial		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Berjalan ▪ Bersepeda ▪ Berolahraga/ lari ▪ Duduk-duduk ▪ Duduk menunggu ▪ Bediri menunggu ▪ Bersandar ▪ Berfoto/ Memfoto ▪ Main/ Berlarian ▪ Ngobrol ▪ dan lainnya..
	Parkir		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Parkir Mobil ▪ Parkir Motor ▪ Pangkalan Ojek/Becak/Taksi

Sumber: Hasil Kajian dan Survey, 2016

1. **Tahap Pertama**, Identifikasi Pola Aktivitas Pemanfaatan Ruang Berdasarkan Hasil Temuan Pengamatan Langsung Aktivitas (Behavioral Mapping)

- Weekday (Hari Kerja)

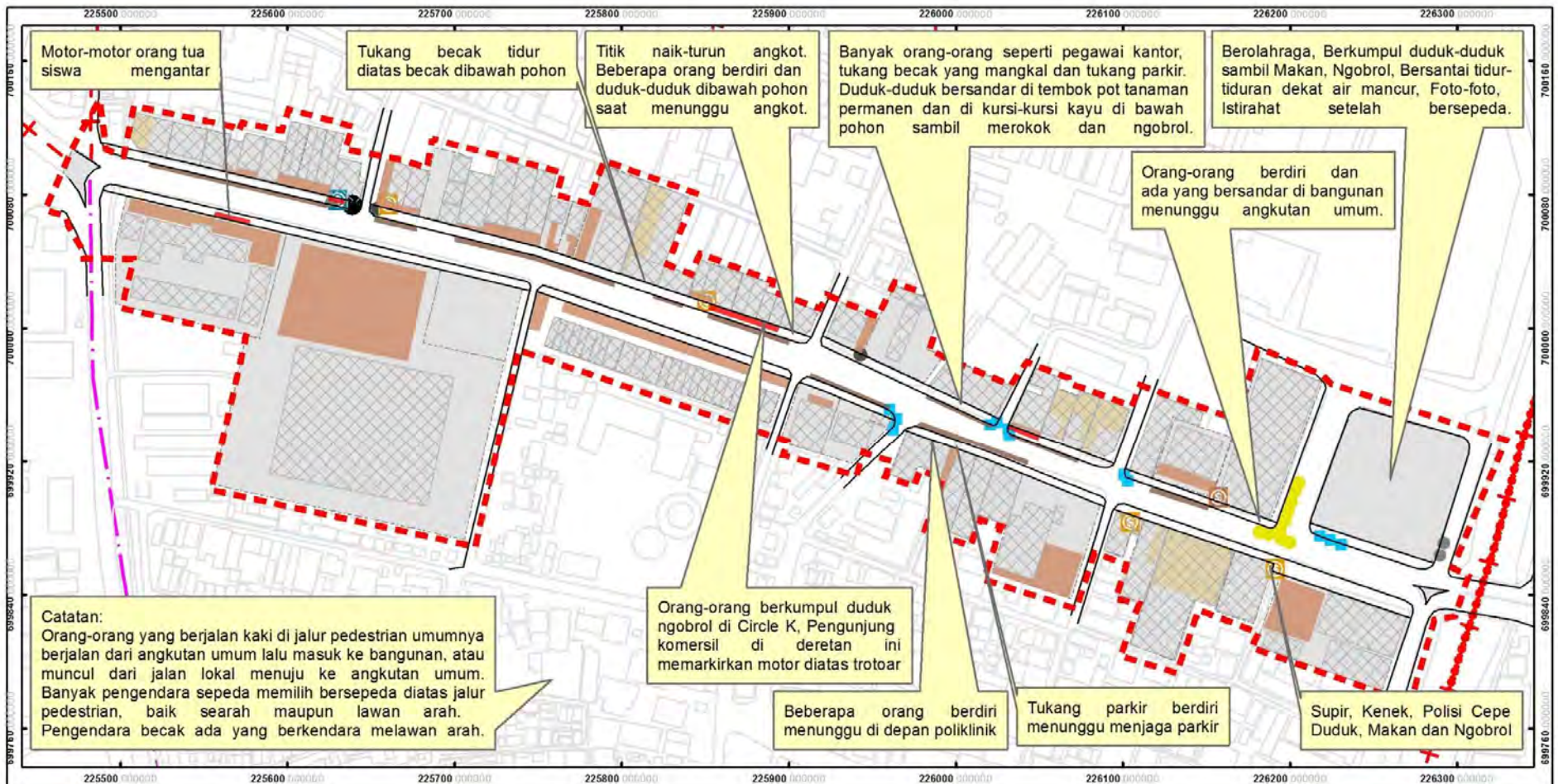
Pemetaan titik lokasi hasil pengamatan aktivitas pada hari kerja dapat dilihat pada **Peta 4.16**. Di hari kerja aktivitas pokok yang terjadi sangat dipengaruhi oleh penggunaan lahan mikro (fungsi bangunan) disepanjang koridor Jalan Rajawali. Aktivitas pokok tersebut diantaranya yakni bekerja ke kantor, bersekolah, berbelanja, berobat di poliklinik polrestabes, beribadah di gereja atau musolah serta berjualan di toko. Aktivitas tersebut mayoritas terjadi mulai jam 06.00 hingga 17.00. Selain itu untuk aktivitas pokok yang timbul akibat adanya pendukung aktivitas pada koridor Jalan Rajawali pada hari kerja meliputi: Aktivitas terminal bayangan yang beroperasi mulai jam 05.00 hingga 21.00; adanya Pedagang Kaki Lima (PKL) yang berjualan baik berupa warung makan, minuman, angkringan atau pun barang dan jasa dengan jam oprasi yang beragam; serta adanya *event* senam bersama di Taman Jayengrono pada malam hari di hari-hari tertentu.

Aktivitas perparkiran umumnya terjadi dalam durasi waktu mengikuti aktivitas pokok yang sedang berlangsung. Hal ini terjadi setiap hari baik pada hari kerja maupun hari libur, perparkiran cenderung mengikuti kebutuhan pengguna ruang yang membawa kendaraan. Letak keberadaannya masih secara sporadis tersebar dekat dengan titik aktivitas pokok yang ada. Baik itu berupa parkir off street pada tanah milik bangunan atau pun on street. Beberapa bangunan yang tidak menyediakan ruang parkir pun ada yang memanfaatkan jalur trotoar sebagai ruang parkir motor khususnya pada deretan bangunan komersial seperti toko retail dan rumah makan. Selain itu, ada juga bangunan kantor yang menggunakan sebagian jalur pedestrian untuk parkir motor dikarenakan motor yang parkir melebihi kapasitas ruang parkir yang tersedia. Meski ruang yang digunakan hanya sebagian dari total lebar trotoar, hal

ini tetap akan mengganggu kenyamanan pengguna ruang baik dari segi kenyamanan beraktivitas, kenyamanan fisik jalur pedestrian yang dapat mudah rusak akibat pemanfaatan yang tidak semestinya, maupun kenyamanan visual karakter koridor. Selain perparkiran untuk kendaraan milik pengguna ruang, juga terdapat titik-titik pangkalan kendaraan umum perorang pada koridor Jalan Rajawali seperti becak, ojek dan taksi. Persebaran perparkiran dan pangkalan kendaraan umum dapat dilihat pada Peta 4.16.

Sedangkan untuk aktivitas opsional yang terjadi di sepanjang ruang koridor Jalan Rajawali pada hari kerja antara lain berjalan kaki, bersepeda, duduk bersantai atau menunggu, berdiri menunggu, dan naik turun kendaraan umum. Pada hari kerja untuk aktivitas berolahraga, bersantai tidur-tiduran, serta berfoto-foto terjadi hanya di area Taman Jayengrono. Sedangkan aktivitas sosial, akan otomatis terjadi ketika 2 (dua) orang atau lebih beraktivitas bersama. Untuk lebih rincinya dapat dilihat pada Peta 4.16 dan Tabel 4.14 berikut ini:

(halaman ini sengaja dikosongkan)



**Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota
Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan
Institut Teknologi Sepuluh Nopember
Surabaya 2016**

**Pengembangan Koridor Heritage Jalan Rajawali
Surabaya Sebagai Ruang Terbuka Publik
Berdasarkan Konsep Livable Streets**

**4.16 Peta Aktivitas Hari Kerja
Pagi Hari (06.00-08.00)**

Legenda

- | | | |
|---|---------------------|----------------------|
| ■ Batasan Penelitian | ● Terminal Bayangan | Ⓢ PKL Warung Eceran |
| ▨ Bangunan | ▲ Pos Dishub | Ⓢ PKL Warung Makan |
| ■ Parkir On street | ● Halte Rajawali | Ⓢ PKL Warung Minuman |
| ■ Parkir Off street - Outdoor | ■ Becak Mangkal | ● Pedagang Asongan |
| ■ Parkir Off street - Ground Floor/Basement | ● PKL Tambal Ban | |
| ■ Parkir yang melanggar | | |
| ■ Kavling Tanpa Bangunan | | |

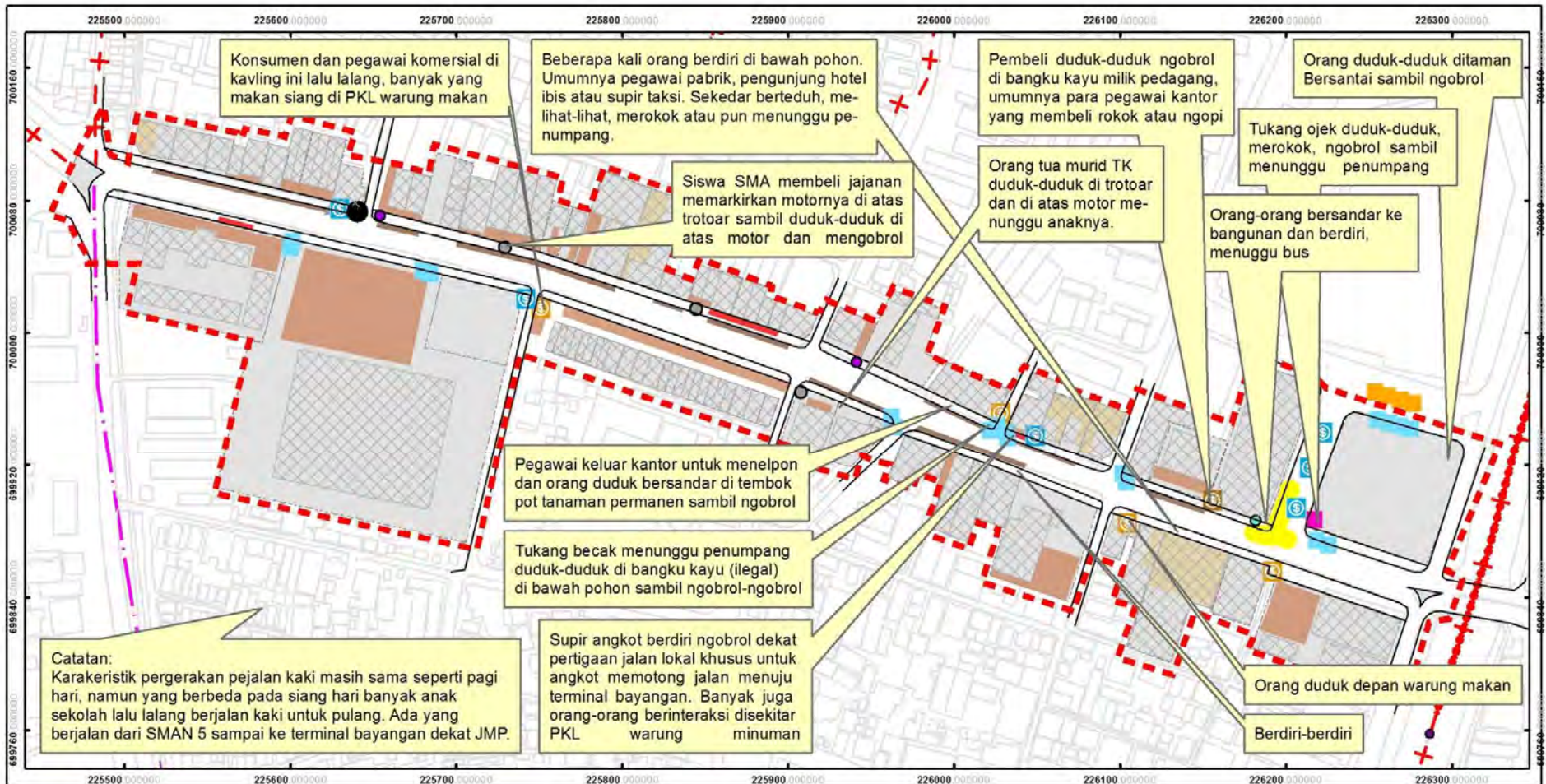


KOTA SURABAYA

Coordinate System: WGS 1984 UTM Zone 49S
Projection: Transverse Mercator
Datum: WGS 1984

SKALA 1:3,500
50 25 0 50 Meters

Sumber :
Peta Garis Surabaya 2012
Survei Primer 2016



**Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota
Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan
Institut Teknologi Sepuluh Nopember
Surabaya 2016**

**Pengembangan Koridor Heritage Jalan Rajawali
Surabaya Sebagai Ruang Terbuka Publik
Berdasarkan Konsep Livable Streets**

Legenda

- | | | |
|---|---------------------|---------------------------|
| — Batasan Penelitian | ● Terminal Bayangan | Ⓢ PKL Warung Eceran |
| ▨ Bangunan | ▲ Pos Dishub | Ⓢ PKL Warung Makan |
| ■ Parkir On street | ● Halte Rajawali | Ⓢ PKL Warung Minuman |
| ■ Parkir Off street - Outdoor | ● Becak Mangkal | ● PKL Tambal Ban |
| ■ Parkir Off street - Ground Floor/Basement | ● Ojek Mangkal | ● Pedagang Asongan |
| ■ Parkir yang melanggar | ● Taksi Mangkal | ● Pengamen naik turun Bus |
| ■ Kavling Tanpa Bangunan | | |

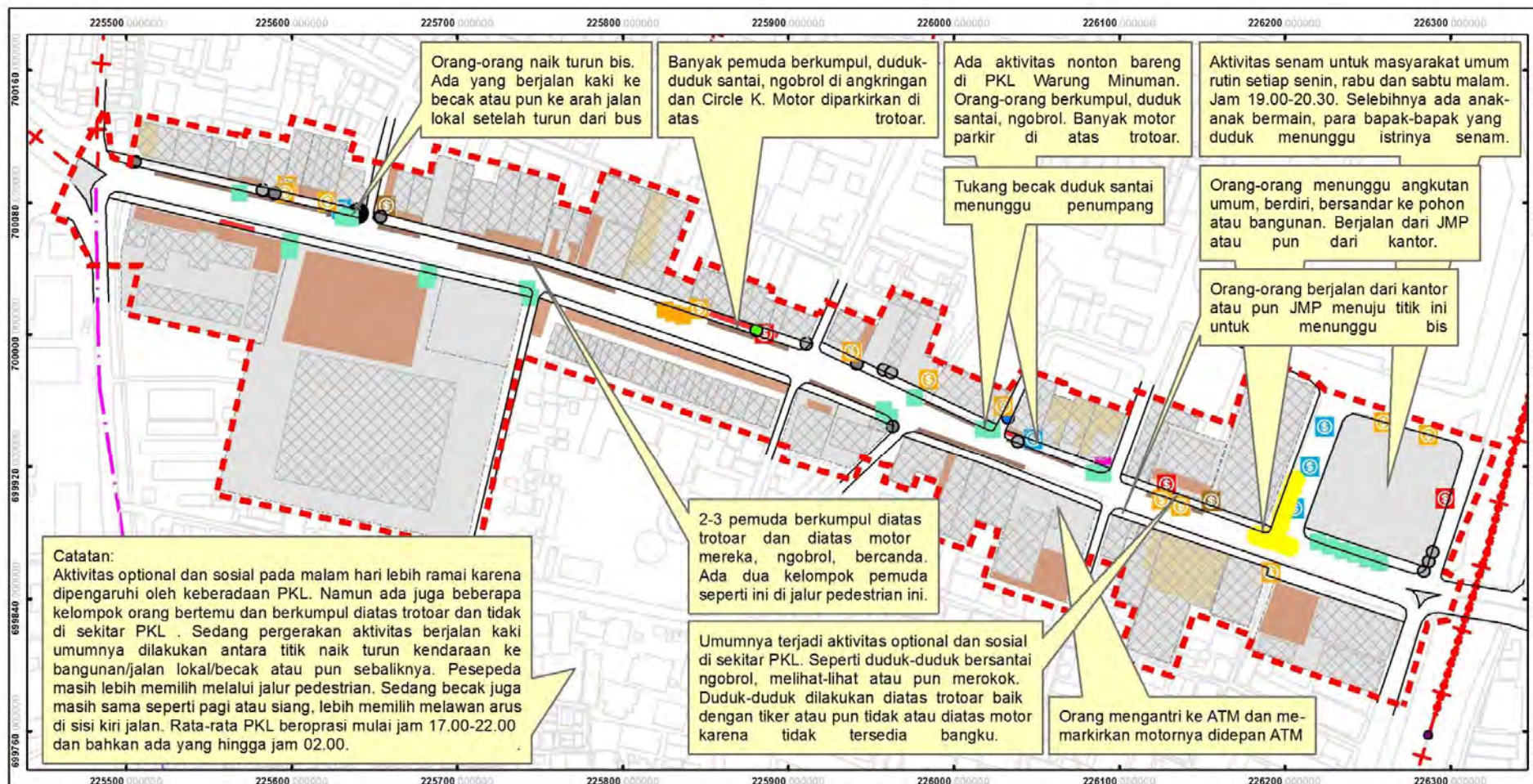


**4.16 Peta Aktivitas Hari Kerja
Siang Hari (12.00-14.00)**

Coordinate System: WGS 1984 UTM Zone 49S
Projection: Transverse Mercator
Datum: WGS 1984

SKALA 1:3,500
50 25 0 50 Meters

Sumber :
Peta Garis Surabaya 2012
Survei Primer 2016



Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota
Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan
Institut Teknologi Sepuluh Nopember
Surabaya 2016

Pengembangan Koridor Heritage Jalan Rajawali
Surabaya Sebagai Ruang Terbuka Publik
Berdasarkan Konsep Livable Streets

4.16 Peta Aktivitas Hari Kerja
Malam Hari (18.00-20.00)

Legenda

- | | | |
|---|---------------------|--------------------------|
| — Batasan Penelitian | ● Terminal Bayangan | PKL Warung Makan |
| ■ Bangunan | ▲ Pos Dishub | PKL Warung Minuman |
| ■ Parkir On street | ● Halte Rajawali | PKL Angkringan |
| ■ Parkir Off street - Outdoor | ■ Becak Mangkal | PKL Tambal Ban |
| ■ Parkir Off street - Ground Floor/Basement | ■ Ojek Mangkal | ● Pedagang Asongan |
| ■ Parkir yang melanggar | ■ Taksi Mangkal | ● Jasa Cuci Mobil Angkot |
| ■ Kavling Tanpa Bangunan | ■ PKL Warung Eceran | ● Pengamen Berkeliling |



Coordinate System: WGS 1984 UTM Zone 49S
Projection: Transverse Mercator
Datum: WGS 1984

SKALA
50 25 0 50 Meters
1:3,500

Sumber :
Peta Garis Surabaya 2012
Survei Primer 2016

**Tabel 4.14 Pola Aktivitas Pemanfaatan Ruang Koridor Jalan
Rajawali di Hari Kerja**

Pagi (06.00-08.00)	Siang (12.00-14.00)	Malam (18.00-20.00)
Aktivitas Pokok		
Fungsi Bangunan: Semua fungsi bangunan mulai aktif beroperasi.	Fungsi Bangunan: Semua fungsi bangunan sedang aktif beroperasi.	Fungsi Bangunan: Hanya beberapa fungsi bangunan yang masih aktif yakni aktivitas peribadatan di gereja dan musolah, perbelanjaan di Giant hingga pukul 22.00 dan di JMP hingga pukul 21.00; Pelayanan Café hingga pukul 22.00; serta Pelayanan hotel Ibis, klinik kesehatan polrestabes, Circle K, dan ATM yang beroperasi selama 24 jam.
Pendukung Aktivitas: Aktivitas terminal bayangan di samping Taman Jayengrono yang beroperasi mulai pukul 05.00-21.00. Aktivitas di terminal bayangan	Pendukung Aktivitas: Aktivitas terminal bayangan di samping Taman Jayengrono yang beroperasi mulai pukul 05.00-21.00. Aktivitas di terminal bayangan	Pendukung Aktivitas: Aktivitas terminal bayangan di samping Taman Jayengrono yang beroperasi mulai pukul 05.00-21.00. Aktivitas di terminal bayangan meliputi naik turun

<p>meliputi naik turun penumpang dan titik henti/ mangkalnya kendaraan umum seperti bus, angkot maupun becak.</p> <p>Aktivitas PKL pada pagi hari terdiri dari: 1 warung eceran, 4 warung makan, 1 warung minuman, 1 jasa tambal ban, 2 pedagang asongan (jajanan).</p>	<p>meliputi naik turun penumpang dan titik henti/ mangkalnya kendaraan umum seperti bus, angkot maupun becak.</p> <p>Aktivitas PKL pada siang hari terdiri dari: 1 warung eceran, 4 warung makan, 6 warung minuman, 2 jasa tambal ban, 3 pedagang asongan (jajanan).</p>	<p>penumpang dan titik henti/ mangkalnya kendaraan umum seperti bus, angkot maupun becak.</p> <p>Aktivitas PKL pada malam hari terdiri dari: 1 warung eceran, 12 warung makan, 5 warung minuman, 4 jasa tambal ban, 9 pedagang asongan (jajanan), 3 angkringan.</p> <p>Aktivitas lainnya terdiri dari:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Jasa cuci mobil angkot ▪ Jasa hiburan pengamen yang berkeliling dan ▪ <i>Event</i> senam untuk masyarakat umum mayoritas ibu-ibu, aktivitas ini terjadi rutin setiap senin, rabu dan sabtu malam (19.00-20.00).
---	--	--

Aktivitas Perparkiran (Pangkalan)		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ 5 titik becak mangkal 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 9 titik becak mangkal ▪ 1 titik ojek mangkal ▪ 1 titik taksi mangkal 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 10 titik becak mangkal ▪ 1 titik ojek mangkal ▪ 1 titik taksi mangkal
Aktivitas Opsional dan Sosial		
<p>Di Taman Jayengrono:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Berolahraga ▪ Duduk bersama ▪ Makan bersama ▪ Tidur bersantai ▪ Berfoto-foto ▪ Istirahat setelah Bersepeda <p>Di Jalur Pedestrian:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Berjalan kaki, (angkutan umum – bangunan, Persimpangan jalan lokal – angkutan umum). ▪ Bersepeda (Searah dan tidak searah). ▪ Duduk, makan, minum sambil ngobrol di sekitar PKL dan Circle K. (Masyarakat umum yang 	<p>Di Taman Jayengrono:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Duduk bersama ▪ Ngobrol-ngobrol <p>Di Jalur Pedestrian:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Berjalan kaki, pergerakan sama seperti pagi hari. Kelompok pejalan kaki pada siang hari didominasi oleh anak-anak pulang sekolah menuju ke kendaraan umum. ▪ Bersepeda (Searah dan tidak searah) 	<p>Di Taman Jayengrono:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Berolahraga senam bersama ▪ Anak-anak bermain ▪ Bapak-bapak duduk menunggu istrinya yang mengikuti <i>event</i> senam <p>Di Jalur Pedestrian:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Berjalan kaki, pola pergerakan cenderung sama dari sejak pagi di dominasi oleh pergerakan menuju titik naik turun kendaraan. Kelompok pejalan kaki pada malam hari didominasi oleh para pegawai yang pulang kantor dan pengunjung JMP.

<p>sedang berkumpul atau sekedar sarapan pagi)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Duduk bersandar dan ngobrol di tembok pot tanaman permanen muka bangunan (Para pegawai kantor, Tukang parkir). ▪ Duduk berkumpul ngobrol merokok, di kursi kayu (<i>portable</i>), di bawah pohon sambil mangkal (Tukang becak). ▪ Berdiri menunggu ada yang sambil bersandar dan naik turun angkutan di halte, terminal dan persimpangan. ▪ Tidur diatas becak beristirahat di bawah pohon (Tukang Becak). 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pola aktivitas duduk-duduk saat pagi masih cenderung terjadi pada siang hari. Umumnya pelaku aktivitas ini di siang hari adalah pegawai kantor yang sedang beristirahat makan siang, membeli rokok atau pun kopi. ▪ Tukang ojek duduk-duduk, merokok, sambil menunggu penumpang di sudut Taman Jayengrono dekat Terminal Bayangan. ▪ Orang tua murid TK duduk menunggu anaknya diatas trotoar dan motornya. ▪ Siswa SMA membeli jajanan duduk-duduk sambil ngobrol di atas motornya 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bersepeda (Searah dan tidak searah) ▪ Pola aktivitas duduk-duduk berkumpul seperti pagi hari masih terjadi di malam hari dan semakin ramai tersebar dipengaruhi oleh keberadaan PKL yang ada. ▪ Aktivitas berkumpul nonton bareng di PKL. ▪ Aktivitas duduk-duduk pada malam hari dilakukan di kursi (<i>portable</i>) dan di tiker yang disediakan PKL, diatas motor maupun di trotoar langsung. ▪ Aktivitas berkumpul duduk-duduk dan ngobrol di atas motor. Ada dua kelompok pemuda yang beraktivitas seperti ini. ▪ Pola aktivitas berdiri menunggu dan naik turun
---	--	---

	<p>dan di atas trotoar.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Pola aktivitas berdiri menunggu dan naik turun angkutan di pagi hari masih cenderung terjadi pada siang hari. ▪ Beberapa kali orang berdiri di depan bangunan, di sekitar gedung PTPN dan hotel Ibis sekedar berteduh, melihat-lihat, menelfon, merokok atau pun menunggu penumpang. 	<p>angkutan di pagi hari masih cenderung terjadi hingga malam hari.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Orang-orang mengantri ATM dan memarkirkan motor di depan ATM BNI.
<p>Jalur Kendaraan:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Becak lalu lalang (searah dan lawan arah) di sisi kiri Jalan Rajawali 	<p>Jalur Kendaraan:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Sama seperti pagi hari 	<p>Jalur Kendaraan:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Sama seperti pagi hari <p><i>* Untuk aktivitas kendaraan bermotor di jalur kendaraan dibahas pada analisis berikutnya</i></p>

Sumber: Hasil Survey dan Analisa, 2016

Berdasarkan tabel 4.14 dapat dilihat perbedaan paling signifikan antara segmen waktu pagi (06.00-08.00), siang (12.00-13.00) dan malam (18.00-20.00) pada hari kerja adalah sebagai berikut:

1. Aktivitas Pokok

Pada pagi hari disaat sebagian besar fungsi bangunan baru mulai beroperasi, jumlah PKL masih terlihat lebih sedikit. Lalu pada siang hari jumlah PKL bertambah khususnya pada PKL warung minuman. Pada malam hari pun jumlah PKL cenderung semakin bertambah, beberapa PKL warung minuman pada siang hari sudah tidak berjualan dan bertambahnya PKL warung makanan serta angkringan. Bertambahnya PKL ini memanfaatkan ruang-ruang di jalur pedestrian dan ruang *setback* pada lahan milik bangunan, dimana fungsi bangunan sudah tidak beroperasi. Selain bertambahnya PKL, aktivitas pada malam hari juga diramaikan dengan pemanfaatan ruang terbuka publik pada halaman Taman Jayengrono sebagai tempat penyelenggaraan *event* mingguan yakni senam rutin untuk masyarakat umum pada hari-hari tertentu. Untuk aktivitas pangkalan kendaraan umum cenderung sama pada segmen siang hari mau pun malam harinya, sedangkan pagi hari belum banyak kendaraan yang mangkal menunggu penumpang.

Keberadaan aktivitas pokok yang muncul dari adanya pendukung aktivitas merupakan aktivitas yang paling mempengaruhi bertambahnya aktivitas opsional dan sosial yang terjadi di sepanjang koridor Jalan Rajawali pada malam hari. Hal ini dikarenakan pendukung aktivitas seperti adanya PKL warung makanan, minuman, angkringan atau pun jasa lainnya berada di luar bangunan yakni di ruang koridor Jalan Rajawali itu sendiri. Hal ini juga dapat dilihat dari lebih beragamnya jenis aktivitas opsional dan sosial yang terjadi saat malam hari dibandingkan saat pagi atau pun siang. Dimana saat malam hari sebagian besar fungsi bangunan sudah tidak beroperasi lagi, dengan kata lain sebagian besar aktivitas dalam bangunan sudah berhenti. Hal ini lah yang memungkinkan bagi

sebagian besar orang untuk lebih bebas menggunakan waktu luang mereka di ruang luar bangunan.

2. Aktivitas Opsional dan Sosial

Pengamatan aktivitas opsional dan sosial yang terjadi dibedakan berdasarkan dua tipologi ruang publik yang terdapat pada koridor Jalan Rajawali. Diantaranya ruang publik berupa *plaza* yakni Taman Jayengrono dan ruang publik berupa *street* yakni ruang koridor Jalan Rajawali yang terdiri dari jalur pedestrian dan jalur kendaraan. Berikut adalah gambaran pola aktivitas pemanfaatan ruang pada tiap tipologi ruang publik di Jalan Rajawali:

a. Taman Jayengrono

Taman Jayengrono cenderung dimanfaatkan secara optimal oleh masyarakat saat pagi dan malam. Hal ini dilihat dari lebih beragamnya jenis aktifitas yang ditemukan saat pengamatan. Pada pagi hari terlihat ada yang berolahraga, duduk dan makan bersama, tidur bersantai, berfoto-foto dan beristirahat setelah bersepeda. Begitu juga pada malam hari terlihat ada yang berolahraga, bermain dan duduk-duduk menunggu saat berlangsungnya *event* senam mingguan. Sedang pada siang hari hanya terlihat aktivitas duduk bersama dan ngobrol-ngobrol, dimana aktivitas sosial ngobrol cenderung pasti terjadi saat 2 orang atau lebih sedang melakukan aktivitas bersama.

b. Jalur Pedestrian

Sebagaimana fungsi jalan yang merupakan ruang pergerakan, aktivitas optional dan sosial yang utama terjadi di ruang koridor Jalan Rajawali adalah aktivitas yang bersifat dinamis (bergerak/berpindah).

Aktivitas tersebut diantaranya pergerakan berjalan kaki dan bersepeda. Pola pergerakan berjalan kaki yang ditemukan saat pengamatan *behavioral mapping* pada hari kerja cenderung sama pada tiap segmen waktu pagi, siang

dan malam. Rute berjalan kaki terbilang cukup pendek karena masih dapat teramati pergerakan titik awal dan titik tujuannya, diantaranya adalah: Dari angkutan umum/kendaraan menuju bangunan atau sebaliknya; Dari persimpangan jalan lokal menuju angkutan umum atau sebaliknya; dan Dari angkutan menuju angkutan lainnya. Pergerakan paling sering terjadi adalah dari/menju Halte Rajawali, Terminal Bayangan dan Jembatan Merah Plaza (JMP). Dominasi kelompok pejalan kaki yang teridentifikasi diantaranya: Saat siang hari yakni didominasi oleh anak-anak yang pulang sekolah; dan Saat malam hari yakni didominasi oleh pegawai yang pulang kantor dan pengunjung JMP. Selain itu pengguna ruang pada pagi, siang hingga malam hari lebih memilih bersepeda di jalur pedestrian, hal ini menunjukkan pesepeda pada hari kerja cenderung lebih nyaman bersepeda pada jalur yang terpisah dengan jalur kendaraan bermotor.

Sebagaimana fungsi jalan yang juga merupakan ruang aktivitas sosial tempat masyarakat berkumpul dan beraktivitas diluar ruang, aktivitas optional dan sosial lainnya yang ditemukan pada hari kerja adalah aktivitas statis (yang tidak berpindah). Aktivitas tersebut diantaranya duduk-duduk, makan, minum, ngobrol, berdiri, menunggu, bersandar, naik turun kendaraan, serta tertidur. Aktivitas duduk, makan, minum dan ngobrol umumnya terjadi di lokasi yang menyediakan kursi (*portable*) seperti PKL dan Circle K. Aktivitas duduk, menunggu, ngobrol dan tertidur terjadi di titik-titik pangkalan becak atau dibawah pohon, dimana tukang becak duduk menunggu penumpang diatas becakny sambil ngobrol dengan tukang becak lainnya. Duduk dan ngobrol juga terjadi di sembarang titik atau pun dekat pedagang asongan, aktivitas ini dilakukan diatas motor

yang ditunggangi kelompok pemuda diatas jalur pedestrian. Tak jarang juga terdapat orang-orang yang duduk langsung diatas trotoar. Sedang aktivitas berdiri, bersandar dan menunggu terjadi di titik naik turun kendaraan seperti Halte, Terminal Bayangan dan persimpangan jalan.

Perbedaan paling signifikan antara segmen waktu pagi, siang dan malam diantaranya sebagai berikut: Saat siang hari terdapat titik siswa SMA yang membeli jajanan, duduk-duduk dan ngobrol diatas motor di jalur pedestrian; dan saat malam hari terdapat aktivitas nonton bareng di PKL serta beberapa kelompok pemuda yang berkumpul diatas motor di jalur pedestrian.

c. Jalur Kendaraan

Untuk aktivitas yang terjadi di jalur kendaraan yang terlihat pada hari kerja hanyalah aktivitas perparkiran/pangkalan *on street* dan pergerakan transportasi. Pergerakan transportasi kendaraan tidak bermotor (tenaga manusia) yang terlintas hanyalah becak yang lalu lalang searah dan tidak searah pada sisi kiri jalur kendaraan.



Gambar 4.29 Bersepeda di Jalur Pedestrian

Sumber: Survey Primer, 2016



Keterangan: PKL Jasa Tambal Ban, Motor para orang tua siswa yang mengantar anaknya sekolah, Orang-orang yang sedang duduk-duduk sambil sarapan pagi di sekitar PKL warung makanan.

Gambar 4.30 Suasana aktivitas pagi hari pada hari kerja

Sumber: Survey Primer, 2016



Keterangan: Para siswa SMP pulang sekolah berjalan kaki, Para siswa SMA yang jajan dan berkumpul sambil duduk dan ngobrol diatas motor mereka, Para pegawai duduk di tembok pot tanaman permanen fasad bangunan.

Gambar 4.31 Suasana aktivitas siang hari pada hari kerja

Sumber: Survey Primer, 2016



Keterangan: Beberapa becak yang mangkal di persimpangan jalan. Perparkiran motor diatas Jalur Pedestrian di depan Circle K.

Gambar 4.32 Suasana aktivitas perparkiran dan pangkalan kendaraan

Sumber: Survey Primer, 2016



Keterangan: (Atas kiri ke kanan) PKL Tambal Ban, PKL Angkringan dan PKL Warung minuman yang menyediakan TV untuk nonton bersama. (Bawah kiri ke kanan) PKL Warung makan dan Suasana orang-orang di Taman.

Gambar 4.33 Suasana aktivitas malam hari di hari kerja

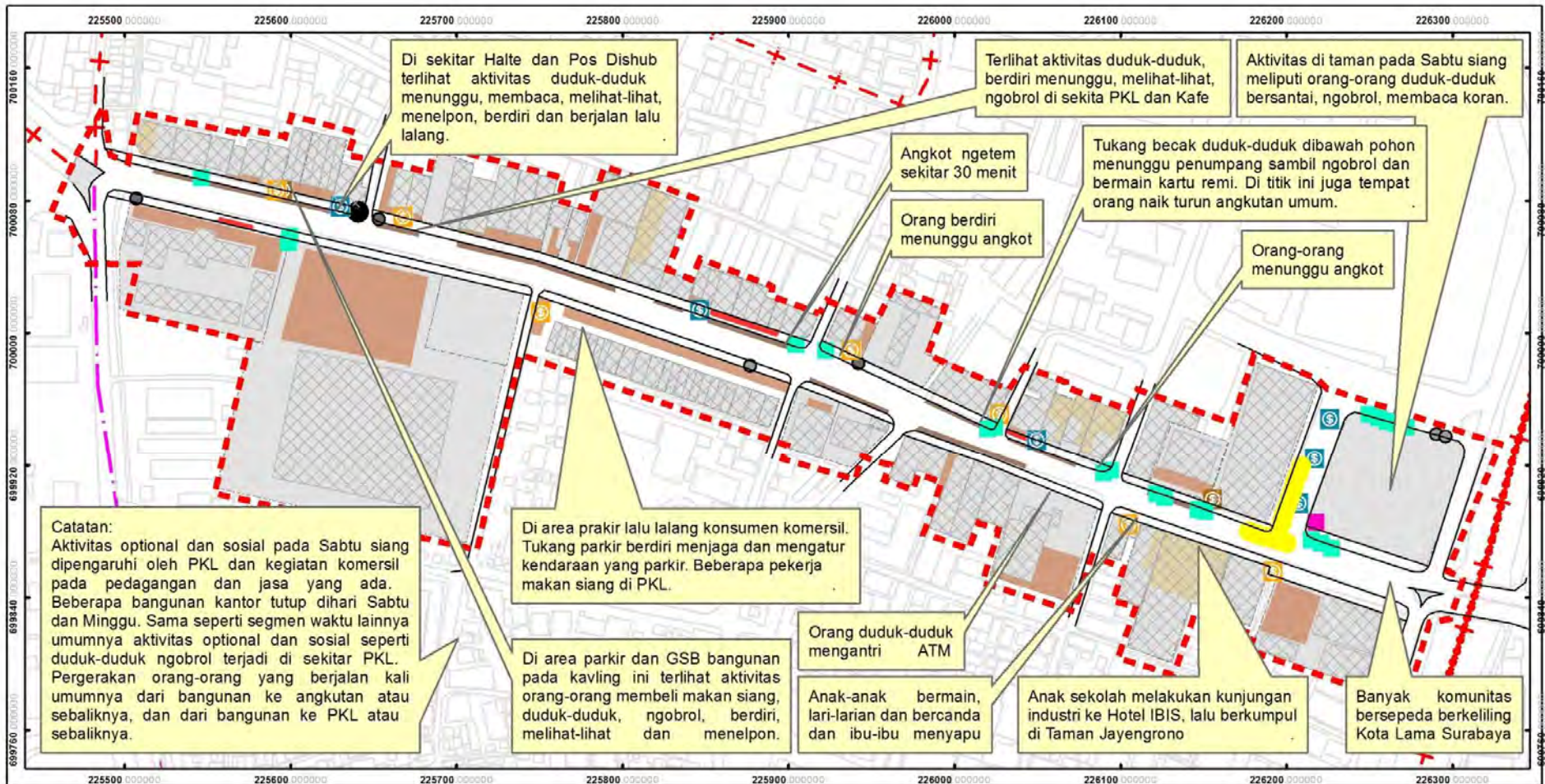
Sumber: Survey Primer, 2016

▪ Weekend (Hari Libur)

Pemetaan titik lokasi hasil pengamatan aktivitas pada hari libur dibedakan menjadi dua yakni hari sabtu dan hari minggu yang dapat dilihat pada **Peta 4.17** dan **Peta 4.18**. Hal ini dilakukan agar dapat melihat kecenderungan pemanfaatan ruang publik jalan pada hari libur, apakah orang-orang cenderung beraktivitas diluar (ruang terbuka publik) di awal hari libur atau di akhir hari libur. Adanya perbedaan antara hari sabtu dan hari minggu juga disebabkan karena pada hari sabtu aktivitas pokok masih dipengaruhi oleh pemanfaatan lahan mikro (fungsi bangunan). Sebagian fungsi bangunan masih ada yang beroperasi dan sebagian lainnya libur beroperasi khususnya pada fungsi bangunan sebagai kantor. Sama halnya seperti pada hari kerja, aktivitas pokok tersebut mayoritas terjadi mulai jam 06.00 hingga 17.00. Sedang hari minggu aktivitas pokok yang terjadi hampir tidak dipengaruhi oleh fungsi bangunan, karena hampir semua fungsi bangunan sudah tidak beroperasi, yang masih beroperasi meliputi tempat ibadah gereja dan musholah,

caffe, rumah makan, circle K, SPBU, pusat perbelanjaan Giant dan JMP, ATM, poliklinik serta hotel Ibis. Mayoritas aktivitas pokok tersebut memang merupakan aktivitas yang beroperasi setiap hari dari pukul 06.00-22.00 atau bahkan 24 jam. Selain itu untuk aktivitas pokok yang timbul akibat adanya pendukung aktivitas pada koridor Jalan Rajawali pada hari libur meliputi: Aktivitas terminal bayangan yang beroperasi mulai jam 05.00 hingga 21.00; adanya Pedagang Kaki Lima (PKL) yang berjualan baik berupa warung makan, minuman, angkringan atau pun barang dan jasa dengan jam operasi yang beragam; adanya *event* rutin senam bersama untuk masyarakat umum setiap Sabtu dan Minggu pagi di area parkir Giant Swalayan mulai jam 06.00 hingga 08.00; serta adanya kunjungan industri dari sekolah ke hotel Ibis pada Sabtu siang.

Masih sama karakteristiknya seperti pada hari kerja, aktivitas perpustakaan umumnya terjadi dalam durasi waktu mengikuti aktivitas pokok yang sedang berlangsung. Perpustakaan cenderung mengikuti kebutuhan pengguna ruang yang membawa kendaraan. Persebaran perpustakaan dan pangkalan kendaraan umum dapat dilihat pada Peta 4.17 dan Peta 4.18, umumnya pola aktivitas perpustakaan di hari kerja dan hari libur cenderung sama. Sedangkan untuk aktivitas opsional yang terjadi di sepanjang ruang koridor Jalan Rajawali pada hari libur antara lain berjalan kaki, bersepeda, berolahraga *jogging*, siswa yang melakukan kunjungan industri ke hotel Ibis berkumpul bersama di Taman Jayengrono, jalan santai, berfoto-foto, duduk bersantai atau menunggu, berdiri menunggu, dan naik turun kendaraan umum. Sedangkan aktivitas sosial, akan otomatis terjadi ketika 2 (dua) orang atau lebih beraktivitas bersama. Untuk lebih rincinya dapat dilihat pada Peta 4.17-18 dan Tabel 4.15-16 berikut ini:



**Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota
Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan
Institut Teknologi Sepuluh Nopember
Surabaya 2016**

**Pengembangan Koridor Heritage Jalan Rajawali
Surabaya Sebagai Ruang Terbuka Publik
Berdasarkan Konsep Livable Streets**

**4.17 Peta Aktivitas Hari Libur (Sabtu)
Siang Hari (12.00-14.00)**

Legenda

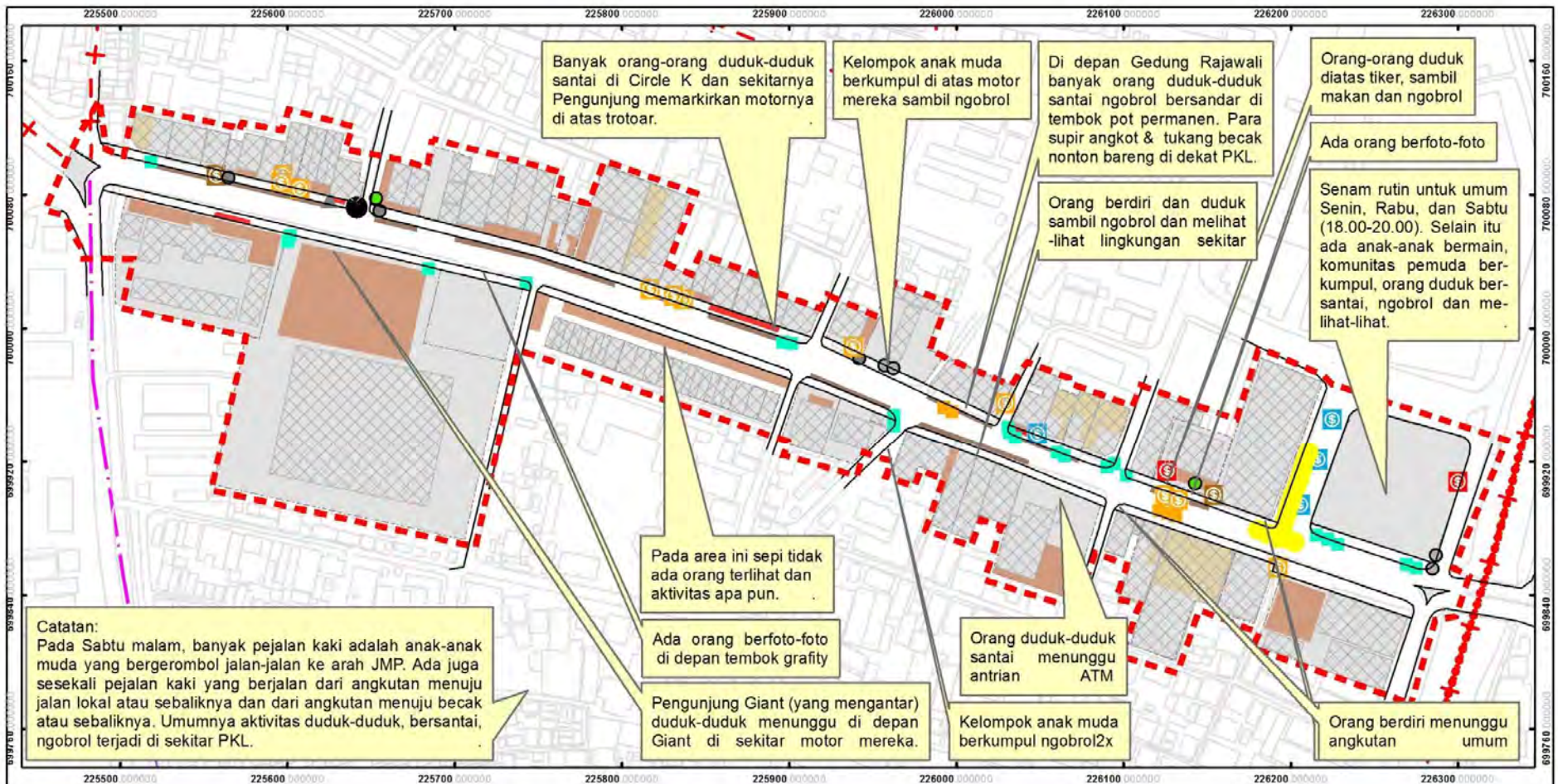
- Batasan Penelitian
- Bangunan
- Parkir On street
- Parkir Off street - Outdoor
- Parkir Off street - Ground Floor/Basement
- Parkir yang melanggar
- Kavling Tanpa Bangunan
- Terminal Bayangan
- Pos Dishub
- Halte Rajawali
- Becak Mangkal
- Ojek Mangkal
- PKL Warung Eceran
- PKL Warung Makan
- PKL Warung Minuman
- PKL Tambal Ban
- Pedagang Asongan



Coordinate System: WGS 1984 UTM Zone 49S
Projection: Transverse Mercator
Datum: WGS 1984

SKALA 1:3,500
50 25 0 50 Meters

Sumber :
Peta Garis Surabaya 2012
Survei Primer 2016



**Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota
Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan
Institut Teknologi Sepuluh Nopember
Surabaya 2016**

**Pengembangan Koridor Heritage Jalan Rajawali
Surabaya Sebagai Ruang Terbuka Publik
Berdasarkan Konsep Livable Streets**

**4.17 Peta Aktivitas Hari Libur (Sabtu)
Malam Hari (18.00-20.00)**

Legenda

- | | | |
|---|---------------------|--------------------|
| --- Batasan Penelitian | ● Terminal Bayangan | PKL Warung Makan |
| □ Bangunan | ▲ Pos Dishub | PKL Warung Minuman |
| ■ Parkir On street | ● Halte Rajawali | PKL Angkringan |
| ■ Parkir Off street - Outdoor | ● Becak Mangkal | PKL Tambal Ban |
| ■ Parkir Off street - Ground Floor/Basement | ● Taksi Mangkal | PKL Batu Akik |
| ■ Parkir yang melanggar | ● PKL Warung Eceran | ● Pedagang Asongan |
| ■ Kavling Tanpa Bangunan | | |



Coordinate System: WGS 1984 UTM Zone 49S
Projection: Transverse Mercator
Datum: WGS 1984

SKALA 1:3,500
50 25 0 50 Meters

Sumber :
Peta Garis Surabaya 2012
Survei Primer 2016

**Tabel 4.15 Pola Aktivitas Pemanfaatan Ruang Koridor Jalan
Rajawali di Hari Libur (Sabtu)**

Pagi (06.00-08.00)	Siang (12.00-14.00)	Malam (18.00-20.00)
Aktivitas Pokok		
<p>Fungsi Bangunan: Sebagian fungsi bangunan mulai aktif beroperasi, yang meliputi:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Toko-toko perdagangan dan jasa: Rumah makan, pelayanan salon, pelayanan bengkel, dan toko-toko komersil lainnya. Umumnya beroperasi mulai jam 08.00 hingga 17.00. ▪ Sekolah baik di SMP atau pun TK (Kegiatan olahraga bersama), mulai jam 06.00 hingga 08.00. ▪ Aktivitas pokok yang berlangsung setiap hari yakni peribadatan di gereja dan musolah; 	<p>Fungsi Bangunan: Sebagian fungsi bangunan sedang aktif beroperasi, yang meliputi:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Kantor Pabrik Besi/Baja. Mulai beroperasi dari jam 09.00 hingga 16.00. ▪ Toko-toko perdagangan dan jasa: Rumah makan, pelayanan salon, pelayanan bengkel, dan toko-toko komersil lainnya ▪ Aktivitas pokok yang berlangsung setiap hari yakni peribadatan di gereja dan musolah; perbelanjaan di Giant hingga pukul 22.00 dan di JMP hingga pukul 21.00; Pelayanan Café 	<p>Fungsi Bangunan: Hanya beberapa fungsi bangunan yang masih aktif yakni aktivitas peribadatan di gereja dan musolah, perbelanjaan di Giant hingga pukul 22.00 dan di JMP hingga pukul 21.00; Pelayanan Café hingga pukul 22.00; serta Pelayanan hotel Ibis, klinik kesehatan polrestabes, Circle K, dan ATM yang beroperasi selama 24 jam.</p>

<p>perbelanjaan di Giant hingga pukul 22.00 dan di JMP hingga pukul 21.00; Pelayanan Café hingga pukul 22.00; serta Pelayanan hotel Ibis, klinik kesehatan polrestabes, Circle K, dan ATM yang beroperasi selama 24 jam.</p>	<p>hingga pukul 22.00; serta Pelayanan hotel Ibis, klinik kesehatan polrestabes, Circle K, dan ATM yang beroperasi selama 24 jam.</p>	
<p>Pendukung Aktivitas: Aktivitas terminal bayangan di samping Taman Jayengrono yang beroperasi mulai pukul 05.00-21.00. Aktivitas di terminal bayangan meliputi naik turun penumpang dan titik henti/ mangkalnya kendaraan umum seperti bus, angkot maupun becak.</p>	<p>Pendukung Aktivitas: Aktivitas terminal bayangan di samping Taman Jayengrono yang beroperasi mulai pukul 05.00-21.00. Aktivitas di terminal bayangan meliputi naik turun penumpang dan titik henti/ mangkalnya kendaraan umum seperti bus, angkot maupun becak.</p>	<p>Pendukung Aktivitas: Aktivitas terminal bayangan di samping Taman Jayengrono yang beroperasi mulai pukul 05.00-21.00. Aktivitas di terminal bayangan meliputi naik turun penumpang dan titik henti/ mangkalnya kendaraan umum seperti bus, angkot maupun becak.</p>

<p>Aktivitas PKL pada pagi hari terdiri dari: 1 warung eceran, 3 warung makan, 1 warung minuman, 2 jasa tambal ban.</p> <p>Aktivitas lainnya terdiri dari: <i>Event</i> senam rutin di area parkir Giant Swalayan setiap Sabtu dan Minggu pagi jam 06.00-08.00</p>	<p>Aktivitas PKL pada siang hari terdiri dari: 1 warung eceran, 7 warung makan, 6 warung minuman, 3 jasa tambal ban, 3 pedagang asongan (jajanan).</p> <p>Aktivitas lainnya terdiri dari: Siswa melakukan kunjungan industri ke Hotel Ibis</p>	<p>Aktivitas PKL pada malam hari terdiri dari: 2 warung eceran, 11 warung makan, 4 warung minuman, 3 jasa tambal ban, 4 pedagang asongan (jajanan), 2 angkringan, 2 pedagang batu akik.</p> <p>Aktivitas lainnya terdiri dari: <i>Event</i> senam untuk masyarakat umum mayoritas ibu-ibu, aktivitas ini terjadi rutin setiap senin, rabu dan sabtu malam (19.00-20.00).</p>
Aktivitas Perparkiran (Pangkalan)		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ 6 titik becak mangkal ▪ 1 titik taksi mangkal 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 9 titik becak mangkal ▪ 1 titik ojek mangkal 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 11 titik becak mangkal ▪ 2 titik taksi mangkal
Aktivitas Opsional dan Sosial		
<p>Di Taman Jayengrono:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Berolahraga ▪ Duduk bersantai ▪ Ngobrol-ngobrol 	<p>Di Taman Jayengrono:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Duduk bersantai ▪ Ngobrol-ngobrol ▪ Membaca koran 	<p>Di Taman Jayengrono:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Berolahraga ▪ Anak-anak bermain ▪ Bapak-bapak duduk menunggu

<p>Di Jalur Pedestrian:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Berjalan kaki, hanya disekitar Halte dan Terminal Bayangan. ▪ Bersepeda (Searah dan tidak searah), moyoritas anak-anak yang bersepeda. ▪ Duduk, makan, minum sambil ngobrol di sekitar PKL dan Circle K. (Masyarakat umum yang sedang berkumpul atau sekedar sarapan pagi) ▪ Duduk-duduk di atas becak sambil mangkal (Tukang becak). ▪ Duduk menunggu di Halte ▪ Berdiri-berdiri di depan bangunan dan memasuki 	<p>Di Jalur Pedestrian:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Berjalan kaki, pergerakannya antara bangunan ke/dari angkutan atau pun bangunan ke/dari PKL ▪ Duduk, makan, minum sambil ngobrol di sekitar PKL dan Circle K. ▪ Duduk-duduk menunggu, membaca, melihat-lihat, menelpon dan berdiri di sekitar Halte dan Pos Dishub ▪ Duduk-duduk menunggu dan ngobrol, dibawah pohon sambil bermain kartu bersama saat menunggu penumpang (Tukang becak 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Komunitas pemuda berkumpul <p>Di Jalur Pedestrian:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Berjalan kaki, pergerakan antara bangunan ke/dari angkutan atau pun bangunan ke/dari PKL masih terjadi ▪ Berjalan kaki, juga banyak lalu lalang kelompok anak muda berjalan-jalan ke arah JMP ▪ Pola aktivitas duduk, makan, minum sambil ngobrol di sekitar PKL dan Circle K seperti pagi hari masih terjadi di malam hari dan semakin ramai tersebar dipengaruhi oleh keberadaan PKL yang ada. ▪ Aktivitas duduk-duduk pada malam hari dilakukan di kursi (<i>portable</i>) dan di tiker yang disediakan PKL, diatas motor
--	---	---

<p>bangunan yakni di Gereja dan di Rumah makan lontong balap</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Berdiri menjaga dan memantau keamanan (<i>security</i>) ▪ Berdiri menunggu, naik turun angkutan di halte dan terminal. ▪ Anak-anak TK berolahraga di halaman TK Perjuangan yang berhadapan langsung dengan jalur pedestrian ▪ Anak-anak SMP olahraga lari pagi berkeliling disekitar Sekolah 	<p>yang sedang mangkal)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Orang-orang duduk menunggu dan mengantri ATM BNI ▪ Pola aktivitas berdiri menunggu dan naik turun angkutan di pagi hari masih cenderung terjadi pada siang hari. Namun pada siang hari hal ini terjadi tidak hanya di halte dan terminal tapi juga pada beberapa titik persimpangan jalan. ▪ Tukang parkir berdiri menjaga dan mengatur kendaraan yang parkir ▪ Anak-anak bermain, lari-larian dan bercanda ▪ Ibu-ibu menyapu area trotoar 	<p>maupun di trotoar langsung, atau dengan duduk bersandar di tembok pot permanen pada muka bangunan Gedung Rajawali.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Aktivitas berkumpul duduk-duduk dan ngobrol di atas motor. ▪ Aktivitas berkumpul nonton bareng di PKL ▪ Aktivitas berfoto-foto di sekitar Gedung Internatio dan Hotel Ibis, serta di depan tembok graffiti. ▪ Pola aktivitas berdiri menunggu dan naik turun angkutan di pagi hari masih cenderung terjadi hingga malam hari. ▪ Orang berdiri dan melihat-lihat lingkungan sekitar di depan bangunan ▪ Orang-orang mengantri ATM dan memarkirkan
--	--	---

<p>Jalur Kendaraan:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Becak lalu lalang (searah dan lawan arah) di sisi kiri Jalan Rajawali 	<p>Jalur Kendaraan:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Sama seperti pagi hari ▪ Angkot ngetem bukan di titik pemberhentian seperti halte dan terminal ▪ Banyak komunitas bersepeda berkeliling Kota Lama Surabaya 	<p>motor di depan ATM BNI.</p> <p>Jalur Kendaraan:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Sama seperti pagi hari
--	---	--

Sumber: Hasil Survey dan Analisa, 2016

Berdasarkan tabel 4.15 dapat dilihat perbedaan paling signifikan antara segmen waktu pagi (06.00-08.00), siang (12.00-13.00) dan malam (18.00-20.00) pada hari libur (Sabtu) adalah sebagai berikut:

1. Aktivitas Pokok

Pada pagi hari aktivitas pokok dari sebagian fungsi bangunan yang mulai beroperasi diantaranya adalah bangunan toko perdagangan dengan aktivitas pokok berdagang dan berbelanja; sekolah SMP dan TK dengan aktivitas pokok berolahraga bersama; serta aktivitas pokok yang berlangsung setiap hari dan selama 12 hingga 24 jam seperti beribadah di gereja dan mushola, berobat di klinik, berbelanja di giant, serta pelayanan café, circle K dan ATM. Namun di siang hari aktivitas sekolah sudah tidak ada karena di hari sabtu merupakan hari libur untuk kegiatan belajar mengajar. Selain itu di siang hari juga aktiitas pokok dari fungsi bangunan

bertambah satu yakni kantor publik besi/baja. Sedangkan di malam hari sama dengan di hari kerja, hanya aktivitas pokok dari fungsi bangunan yang memang berlangsung setiap hari dan selama 12 hingga 24 jam seperti beribadah di gereja dan mushola, berobat di klinik, berbelanja di giant, serta pelayanan café, circle K dan ATM.

Sedangkan aktivitas pokok dari adanya pendukung aktivitas di hari libur (Sabtu), untuk aktivitas terminal bayangan dan PKL, pola aktivitas pemanfaatan ruangnya sama dengan hari kerja. Dimana PKL dari pagi, siang hingga malam hari semakin bertambah. Perbedaan yang ditemukan di hari libur (Sabtu) dengan hari kerja dan pada tiap segmen waktunya adalah adanya aktivitas yang bersifat eventual. Aktivitas tersebut diantaranya sebagai berikut: Adanya senam rutin setiap Sabtu dan Minggu pagi jam 06.00-08.00; Adanya aktivitas kunjungan industri di Hotel Ibis dari siswa SMK di Sabtu siang; serta Adanya senam rutin setiap Senin, Rabu dan Sabtu malam di Taman Jayengrono. Untuk aktivitas pangkalan kendaraan umum yang ditemukan pada hari libur (Sabtu) diantaranya: Titik pangkalan becak yang cenderung bertambah pada tiap segmen waktu pagi, siang hingga malam; serta titik pangkalan taksi dan ojek yang cenderung tidak menentu. Jika dibandingkan dengan hari kerja, jumlah dan persebaran titik pangkalan cenderung stabil atau tidak mengalami perbedaan yang signifikan.

2. Aktivitas Opsional dan Sosial

Berikut adalah gambaran pola aktivitas pemanfaatan ruang pada tiap tipologi ruang publik di Jalan Rajawali:

a. Taman Jayengrono

Berbeda dengan di hari kerja, Taman Jayengrono cenderung lebih sepi saat hari libur (Sabtu) pada pagi dan siang hari. Dimana pada pagi hari hanya terlihat beberapa orang yang sedang duduk bersantai, sesekali ngobrol dan

bapak-bapak berolahraga jalan di area injak batu krikil. Pada siang hari juga hampir serupa yakni terlihat beberapa orang duduk bersantai, sesekali ngobrol dan juga seorang ibu yang membaca koran. Namun perubahan signifikan terjadi saat menjelang malam, terlihat jumlah jenis aktivitas dan ragam pengguna ruang yang bertambah. Aktivitas tersebut diantaranya adalah sebagai berikut: Berolahraga senam bersama, Anak-anak bermain, Bapak-bapak duduk menunggu, dan banyak komunitas pemuda berkumpul. Aktivitas sosial ngobrol cenderung pasti terjadi saat 2 orang atau lebih sedang melakukan aktivitas bersama.

b. Jalur Pedestrian

Sebagaimana fungsi jalan yang merupakan ruang pergerakan, aktivitas optional dan sosial yang utama terjadi di ruang koridor Jalan Rajawali adalah aktivitas yang bersifat dinamis (bergerak/berpindah). Aktivitas tersebut diantaranya pergerakan berjalan kaki dan bersepeda. Pola pergerakan berjalan kaki yang ditemukan saat pengamatan *behavioral mapping* pada hari libur (Sabtu) antara tiap segmen waktu pagi, siang dan malam menunjukkan karakter yang berbeda. Saat pagi hari aktivitas berjalan hanya sedikit sekali, hanya disekitar Halte dan Terminal Bayangan. Lalu bertambah di siang hari, dimana juga terlihat orang lalu lalang antara bangunan ke/dari angkutan/PKL. Sejalan dengan semakin ramainya aktivitas di Taman Jayengrono saat malam, di jalur pedestrian juga aktivitas berjalan kaki semakin bertambah dengan banyaknya lalu lalang kelompok pemuda ke arah JMP/ Taman. Dominasi kelompok pejalan kaki yang teridentifikasi diantaranya: Saat pagi dan siang hari yakni masyarakat umum; dan Saat malam hari yakni selain masyarakat umum juga didominasi oleh kelompok

pemuda. Untuk aktivitas bersepeda pada pagi hari hanya terlihat anak-anak yang bersepeda di jalur pedestrian, hal ini wajar karena anak-anak cenderung lebih memilih jalur yang lebih aman terpisah dari kendaraan saat bermain sepeda. Sedangkan di siang dan malam hari pada hari libur (Sabtu) tidak terlihat pengguna ruang yang bersepeda di jalur pedestrian.

Sebagaimana fungsi jalan yang juga merupakan ruang aktivitas sosial tempat masyarakat berkumpul dan beraktivitas diluar ruang, aktivitas optional dan sosial lainnya yang juga ditemukan pada hari libur (Sabtu) adalah adanya aktivitas statis (yang tidak berpindah). Aktivitas tersebut diantaranya duduk-duduk, makan, minum, ngobrol, berdiri, menunggu, memenjaga dan memantau, membaca, melihat-lihat, menelpon, bersandar, naik turun kendaraan, berolahraga, bermain kartu, bermanin lari-larian, bercanda, menyapu serta berfoto-foto. Aktivitas duduk, makan, minum dan ngobrol umumnya terjadi di lokasi yang menyediakan kursi (*portable*) seperti PKL dan Circle K. Aktivitas duduk, menunggu, ngobrol dan bermain kartu bersama terjadi di titik pangkalan becak atau dibawah pohon, dimana tukang becak duduk menunggu penumpang diatas becaknya sambil ngobrol dengan tukang becak lainnya. Selain itu aktivitas duduk dan ngobrol lainnya dapat dikatakan memiliki pola aktivitas pemanfaatan ruang yang sama dengan hari kerja yakni terjadi di sembarang titik atau pun dekat pedagang asongan, aktivitas ini dilakukan diatas motor yang ditunggangi kelompok pemuda diatas jalur pedestrian. Tak jarang juga terdapat orang-orang yang duduk langsung diatas trotoar. Sedang aktivitas berdiri, bersandar, menunggu sambil membaca, melihat-lihat dan menelpon terjadi di titik naik turun kendaraan seperti Halte, Terminal

Bayangan dan persimpangan jalan. Aktivitas berdiri juga dilakukan oleh orang-orang yang ingin memasuki bangunan atau pun *secutiry* yang sedang menjaga dan memantau keamanan. Untuk aktivitas seperti berolahraga, bermain lari-larian, bercanda, menyapu serta berfoto-foto merupakan aktivitas yang terjadi hanya sesekali dan tidak berulang baik dalam satu hari amatan atau pun dalam satu segmen waktu amatan.

Perbedaan paling signifikan antara segmen waktu pagi, siang dan malam diantaranya sebagai berikut: Saat pagi hari terlihat anak-anak TK berolahraga senam dan anak-anak SMP yang berolahraga lari pagi berkeliling di Jalur Pedestrian sekitar sekolah; Saat siang hari adanya para tukang becak yang menunggu sambil bermain kartu, naik turun kendaraan terjadi tidak hanya di Terminal dan Halte tetapi juga pada persimpangan jalan, Adanya beberapa anak yang bermain, lari-larian dan bercanda serta ibu-ibu menyapu; dan Saat malam hari terdapat aktivitas nonton bareng di PKL, beberapa kelompok pemuda yang berkumpul diatas motor di jalur pedestrian, serta aktivitas berfoto di sekitar Gedung Indernatio, Hotel Ibis dan tembok graffiti.

c. Jalur Kendaraan

Untuk aktivitas yang terjadi di jalur kendaraan yang terlihat pada hari kerja hanyalah aktivitas perparkiran/pangkalan *on street* dan pergerakan transportasi. Pergerakan transportasi kendaraan tidak bermotor (tenaga manusia) yang terlintas di hari libur (Sabtu) yakni adanya becak lalu lalang (terlihat di pagi, siang dan malam hari) dan komunitas bersepeda (terlihat di siang hari). Selain itu saat siang ditemukan adanya angkot yang ngetem tidak pada titik pemberhentiannya.



Keterangan: (Atas kiri ke kanan) bapak-bapak duduk bersantai di Taman Jayengrono, orang berdiri dan bersandar menunggu di persimpangan Terminal Bayangan, dan aktivitas terminal bayangan yang masih terlihat sepi. (Bawah kiri ke kanan) Anak-anak TK Berolahraga, Senam ruting sabtu minggu di parkir Giant Swalayan, dan Anak-anak SMP Berolahraga pagi berkeliling jalur pedestrian di sekitar Sekolah.

Gambar 4.34 Suasana aktivitas pagi hari pada hari libur (Sabtu)

Sumber: Survey Primer, 2016



Keterangan: (Atas kiri ke kanan) Membaca koran di Taman, Duduk-duduk ngobrol di taman, Berjalan kaki, dan Suasana Terminal Bayangan. (Bawah kiri ke kanan) Siswa SMA kunjungan industri ke Hotel Ibis, Aktivitas PKL Warung eceran, dan anak-anak yang bermain bercanda di Jalur Pedestrian.

Gambar 4.35 Suasana aktivitas siang hari pada hari libur (Sabtu)

Sumber: Survey Primer, 2016



Keterangan: (Kiri ke kanan) Senam bersama di Taman, Bapak-bapak duduk menunggu dan anak-anak bermain di Taman, PKL Angkringan, PKL Warung makan dan tambal ban.

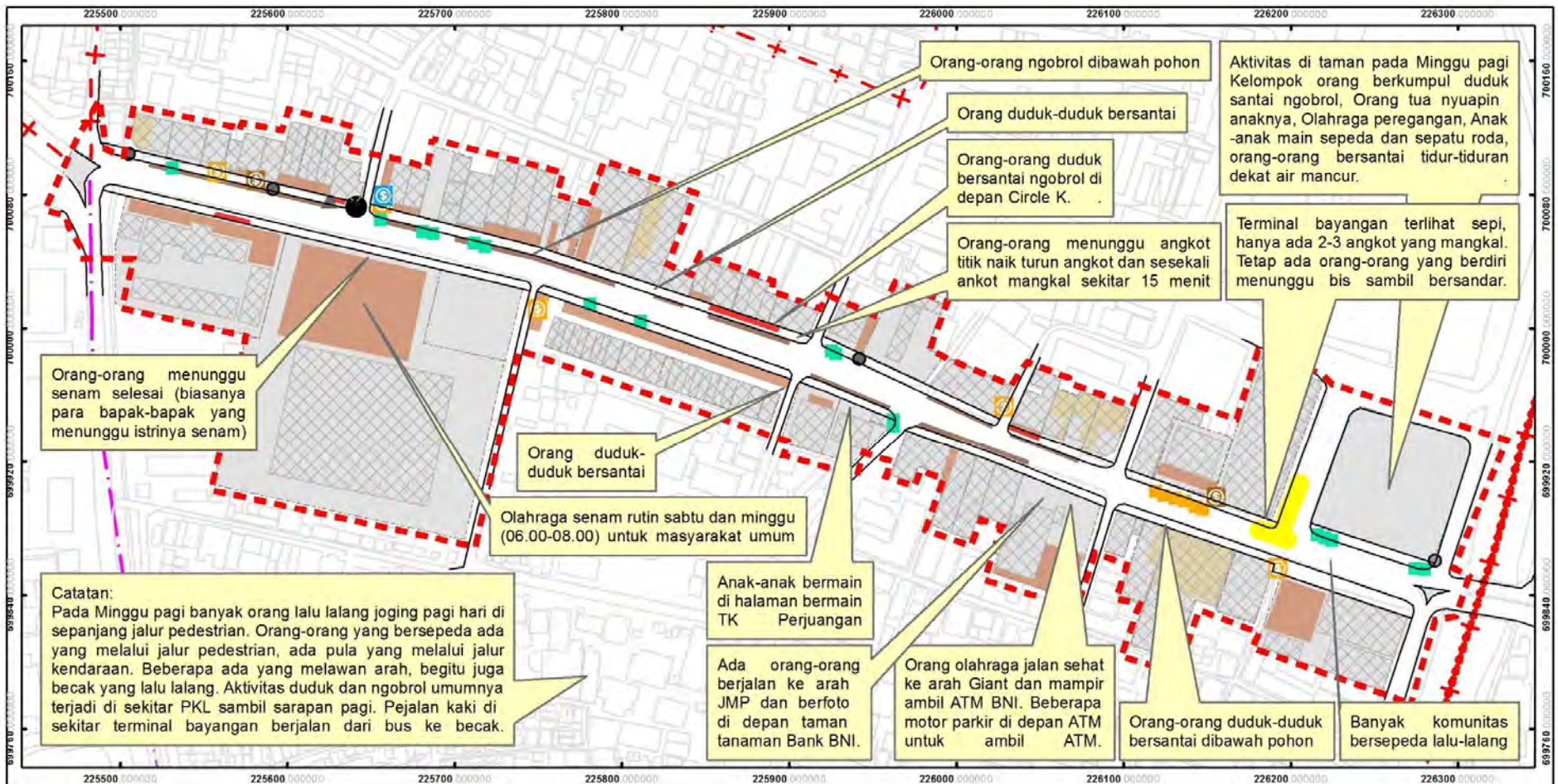
Gambar 4.36 Suasana aktivitas malam hari pada hari libur (Sabtu)

Sumber: Survey Primer, 2016



Keterangan: (Kiri ke kanan) Pangkalan ojek, becak mangkal siang dan malam hari.

Gambar 4.37 Pangkalan kendaraan umum di hari libur (Sabtu)



**Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota
Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan
Institut Teknologi Sepuluh Nopember
Surabaya 2016**

**Pengembangan Koridor Heritage Jalan Rajawali
Surabaya Sebagai Ruang Terbuka Publik
Berdasarkan Konsep Livable Streets**

**4.18 Peta Aktivitas Hari Libur (Minggu)
Pagi Hari (06.00-08.00)**

Legenda

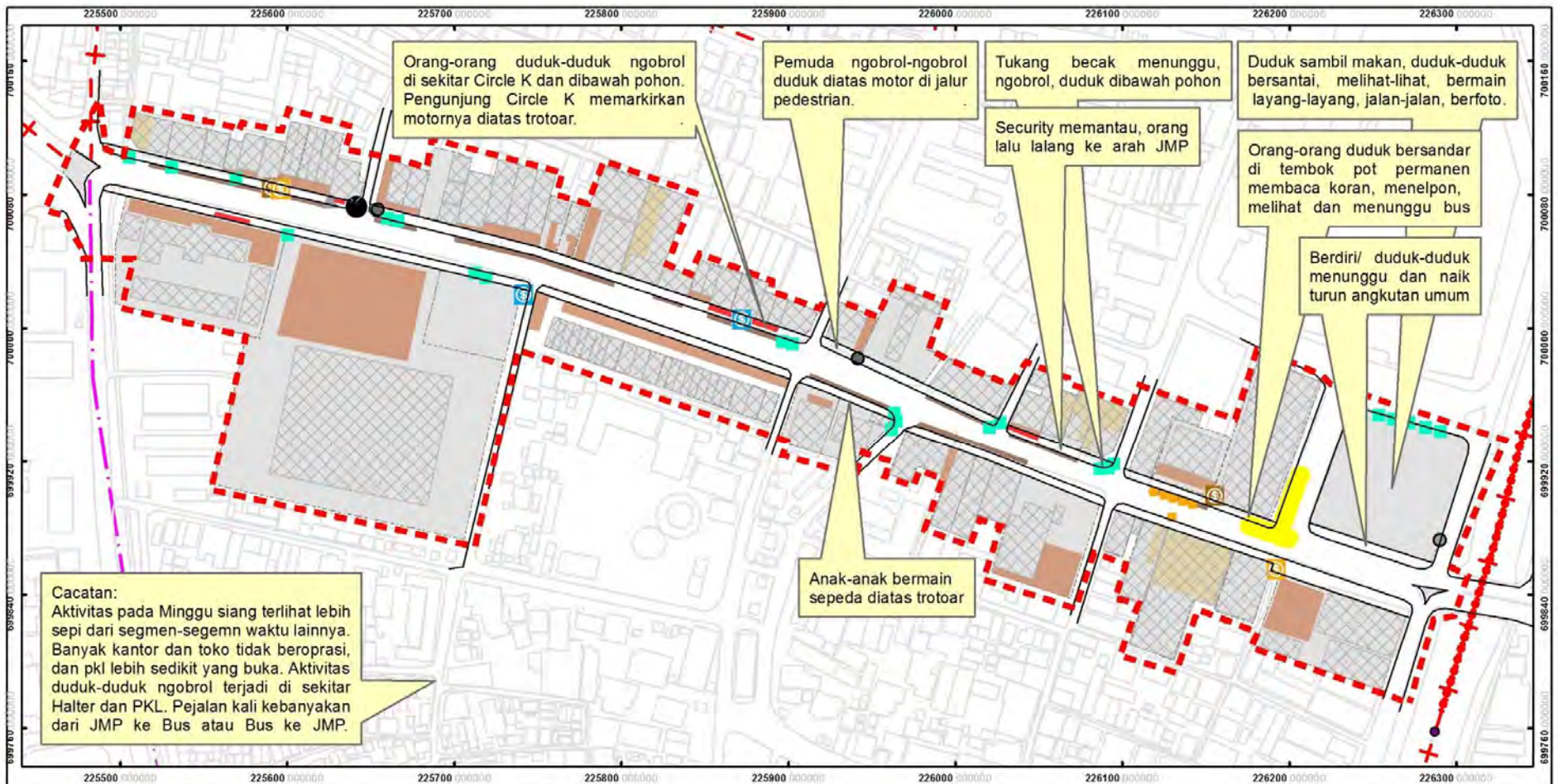
- | | | |
|---|---------------------|----------------------|
| — Batasan Penelitian | ● Terminal Bayangan | Ⓢ PKL Warung Eceran |
| ▨ Bangunan | ▲ Pos Dishub | Ⓢ PKL Warung Makan |
| ■ Parkir On street | ● Halte Rajawali | Ⓢ PKL Warung Minuman |
| ■ Parkir Off street - Outdoor | ● Becak Mangkal | ● PKL Tambal Ban |
| ■ Parkir Off street - Ground Floor/Basement | ● Taksi Mangkal | ● pedagang Asongan |
| ■ Parkir yang melanggar | | |
| ■ Kavling Tanpa Bangunan | | |



Coordinate System: WGS 1984 UTM Zone 49S
Projection: Transverse Mercator
Datum: WGS 1984

SKALA 1:3,500
50 25 0 50 Meters

Sumber :
Peta Garis Surabaya 2012
Survei Primer 2016



**Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota
Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan
Institut Teknologi Sepuluh Nopember
Surabaya 2016**

**Pengembangan Koridor Heritage Jalan Rajawali
Surabaya Sebagai Ruang Terbuka Publik
Berdasarkan Konsep Livable Streets**

**4.18 Peta Aktivitas Hari Libur (Minggu)
Siang Hari (12.00-14.00)**

Legenda

- | | | |
|---|---------------------|----------------------|
| —+— Batasan Penelitian | ● Terminal Bayangan | Ⓢ PKL Warung Eceran |
| ▨ Bangunan | ▲ Pos Dishub | Ⓢ PKL Warung Makan |
| ■ Parkir On street | ● Halte Rajawali | Ⓢ PKL Warung Minuman |
| ■ Parkir Off street - Outdoor | ● Becak Mangkal | ● PKL Tambal Ban |
| ■ Parkir Off street - Ground Floor/Basement | ● Taksi Mangkal | ● Pedagang Asongan |
| ■ Parkir yang melanggar | | |
| ■ Kavling Tanpa Bangunan | | |

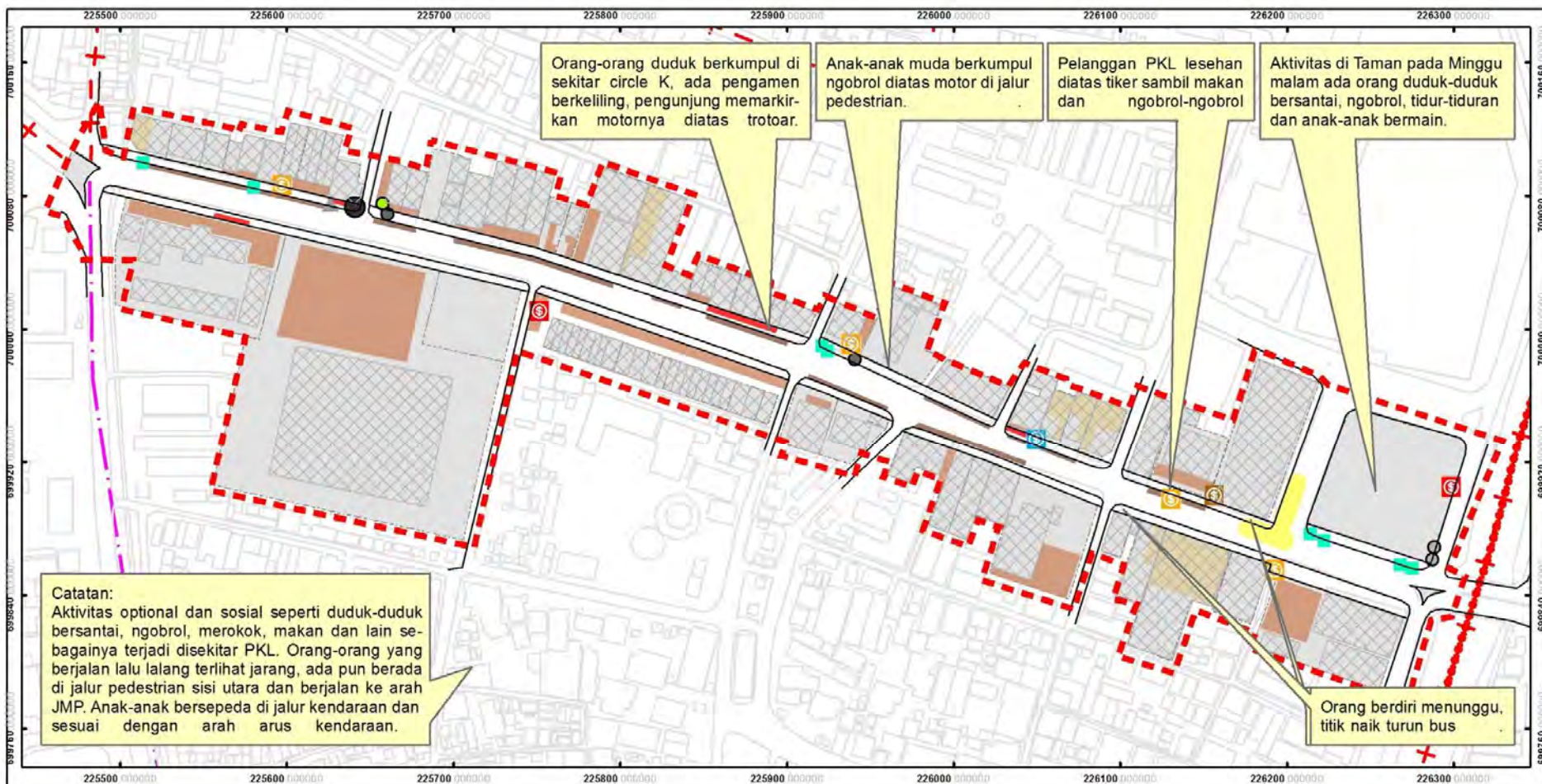


KOTA SURABAYA

Coordinate System: WGS 1984 UTM Zone 49S
Projection: Transverse Mercator
Datum: WGS 1984

SKALA 1:3,500
50 25 0 50 Meters

Sumber :
Peta Garis Surabaya 2012
Survei Primer 2016



**Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota
Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan
Institut Teknologi Sepuluh Nopember
Surabaya 2016**

**Pengembangan Koridor Heritage Jalan Rajawali
Surabaya Sebagai Ruang Terbuka Publik
Berdasarkan Konsep Livable Streets**

**4.18 Peta Aktivitas Hari Libur (Minggu)
Malam Hari (18.00-20.00)**

Legenda

- | | | |
|---|---------------------|----------------------|
| ■ Batasan Penelitian | ● Terminal Bayangan | Ⓢ PKL Warung Minuman |
| ▨ Bangunan | ▲ Pos Dishub | Ⓢ PKL Angkringan |
| ■ Parkir On street | ● Halte Rajawali | ● PKL Tambal Ban |
| ■ Parkir Off street - Outdoor | ● Becak Mangkal | ● PKL Lampu Bohlam |
| ■ Parkir Off street - Ground Floor/Basement | Ⓢ PKL Warung Eceran | ● Pedagang Asongan |
| ■ Parkir yang melanggar | Ⓢ PKL Warung Makan | |
| ■ Kavling Tanpa Bangunan | | |



Coordinate System: WGS 1984 UTM Zone 49S
Projection: Transverse Mercator
Datum: WGS 1984

SKALA 1:3,500
50 25 0 50 Meters

Sumber :
Peta Garis Surabaya 2012
Survei Primer 2016

**Tabel 4.16 Pola Aktivitas Pemanfaatan Ruang Koridor Jalan
Rajawali di Hari Libur (Minggu)**

Pagi (06.00-08.00)	Siang (12.00-14.00)	Malam (18.00-20.00)
Aktivitas Pokok		
<p>Fungsi Bangunan: Hanya beberapa fungsi bangunan yang masih aktif yakni aktivitas peribadatan di gereja dan musolah, perbelanjaan di Giant hingga pukul 22.00 dan di JMP hingga pukul 21.00; Pelayanan Café hingga pukul 22.00; serta Pelayanan hotel Ibis, klinik kesehatan polrestabes, Circle K, dan ATM yang beroperasi selama 24 jam.</p> <p>Pendukung Aktivitas: Aktivitas terminal bayangan di samping Taman Jayengrono yang beroperasi mulai pukul 05.00-21.00. Aktivitas di</p>	<p>Fungsi Bangunan: Hanya beberapa fungsi bangunan yang masih aktif yakni aktivitas peribadatan di gereja dan musolah, perbelanjaan di Giant hingga pukul 22.00 dan di JMP hingga pukul 21.00; Pelayanan Café hingga pukul 22.00; serta Pelayanan hotel Ibis, klinik kesehatan polrestabes, Circle K, dan ATM yang beroperasi selama 24 jam.</p> <p>Pendukung Aktivitas: Aktivitas terminal bayangan di samping Taman Jayengrono yang beroperasi mulai pukul 05.00-21.00. Aktivitas di</p>	<p>Fungsi Bangunan: Hanya beberapa fungsi bangunan yang masih aktif yakni aktivitas peribadatan di gereja dan musolah, perbelanjaan di Giant hingga pukul 22.00 dan di JMP hingga pukul 21.00; Pelayanan Café hingga pukul 22.00; serta Pelayanan hotel Ibis, klinik kesehatan polrestabes, Circle K, dan ATM yang beroperasi selama 24 jam.</p> <p>Pendukung Aktivitas: Aktivitas terminal bayangan di samping Taman Jayengrono yang beroperasi mulai pukul 05.00-21.00. Aktivitas di terminal bayangan meliputi</p>

<p>terminal bayangan meliputi naik turun penumpang dan titik henti/ mangkalnya kendaraan umum seperti bus, angkot maupun becak.</p> <p>Aktivitas PKL pada pagi hari terdiri dari: 2 warung eceran, 5 warung makan, 1 warung minuman, 3 jasa tambal ban, 1 pedagang asongan (jajanan).</p> <p>Aktivitas lainnya terdiri dari: <i>Event</i> senam rutin di area parkir Giant Swalayan setiap Sabtu dan Minggu pagi jam 06.00-08.00</p>	<p>terminal bayangan meliputi naik turun penumpang dan titik henti/ mangkalnya kendaraan umum seperti bus, angkot maupun becak.</p> <p>Aktivitas PKL pada siang hari terdiri dari: 2 warung eceran, 2 warung makan, 2 warung minuman, 2 jasa tambal ban, 1 pedagang asongan (jajanan).</p>	<p>naik turun penumpang dan titik henti/ mangkalnya kendaraan umum seperti bus, angkot maupun becak.</p> <p>Aktivitas PKL pada malam hari terdiri dari: 2 warung eceran, 4 warung makan, 1 warung minuman, 2 jasa tambal ban, 2 pedagang asongan (jajanan), 2 angkringan, 1 pedagang lampu.</p>
Aktivitas Perparkiran (Pangkalan)		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ 9 titik becak mangkal ▪ 1 titik taksi mangkal 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 11 titik becak mangkal ▪ 2 titik taksi mangkal 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 5 titik becak mangkal

Aktivitas Opsional dan Sosial		
<p>Di Taman Jayengrono:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Berolahraga ▪ Kelompok berkumpul ▪ Duduk bersantai ▪ Ngobrol-ngobrol ▪ Memberi makan anak ▪ Anak-anak main sepeda dan sepatu roda ▪ Bersantai tidur-tiduran dekat air mancur <p>Di Jalur Pedestrian:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Berjalan kaki, hanya disekitar Halte dan Terminal Bayangan. ▪ Jalan sehat, olahraga ke arah Giant ▪ Berjoging, lari pagi, lalu lalang di sepanjang jalur pedestrian ▪ Bersepeda (Searah dan tidak searah) 	<p>Di Taman Jayengrono:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Duduk bersantai ▪ Duduk sambil makan ▪ Melihat-lihat ▪ Bermain laying-layang ▪ Jalan-jalan ▪ Berfoto-foto <p>Di Jalur Pedestrian:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Berjalan kaki, pergerakan berkisar di dekat terminal bayangan dari bus ke JMP atau sebaliknya. ▪ Anak-anak bermain sepeda ▪ Duduk, makan, minum sambil ngobrol di sekitar PKL dan Circle K. ▪ Duduk-duduk menunggu dan 	<p>Di Taman Jayengrono:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Duduk bersantai ▪ Ngobrol-ngobrol ▪ Tidur-tiduran ▪ Anak-anak bermain <p>Di Jalur Pedestrian:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Berjalan kaki, sangat jarang dan hanya di jalur pedestrian sisi utara, alur pergerakan kearah JMP ▪ Pola aktivitas duduk bersantai, ngobrol, merokok, makan, minum dll hanya terjadi di sekitar PKL dan Circle K ▪ Aktivitas duduk-duduk pada malam hari dilakukan di

<ul style="list-style-type: none"> ▪ Duduk, makan, minum sambil ngobrol di sekitar PKL dan Circle K. (Masyarakat umum yang sedang berkumpul atau sekedar sarapan pagi) ▪ Duduk-duduk bersantai di bawah pohon di jalur pedestrian ▪ Duduk-duduk menunggu senam selesai di trotoar depan Giant ▪ Ngobrol dibawah pohon ▪ Berdiri menunggu, naik turun angkutan di halte, terminal, dan persimpangan. ▪ Anak-anak bermain di halaman TK Perjuangan ▪ Berfoto-foto di depan taman tanaman Bank BNI 	<p>ngobrol, dibawah pohon saat menunggu penumpang (Tukang becak yang sedang mangkal)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Pemuda berkumpul, duduk, ngobrol diatas motor ▪ Pola aktivitas berdiri menunggu dan naik turun angkutan seperti pagi hari masih cenderung terjadi pada siang hari. ▪ Berdiri, <i>Security</i> memantau keamanan ▪ Orang-orang berdiri menunggu bus, bersandar di tembok pot permanen muka bangunan, membaca koran, menelpon dan melihat-lihat. 	<p>kursi (<i>portable</i>) dan di tiker yang disediakan PKL, dan diatas motor.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Aktivitas berkumpul duduk-duduk dan ngobrol di atas motor. ▪ Pola aktivitas berdiri menunggu dan naik turun angkutan seperti pagi hari masih cenderung terjadi hingga malam hari
--	--	--

Jalur Kendaraan: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Becak lalu lalang (searah dan lawan arah) di sisi kiri Jalan Rajawali ▪ Banyak komunitas bersepeda lalu lalang 	Jalur Kendaraan: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Becak lalu lalang (searah dan lawan arah) di sisi kiri Jalan Rajawali 	Jalur Kendaraan: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Becak lalu lalang (searah dan lawan arah) di sisi kiri Jalan Rajawali namun lebih sepi ▪ Banyak anak-anak bermain sepeda searah dengan alur kendaraan
---	---	--

Sumber: Hasil Survey dan Analisa, 2016

Berdasarkan tabel 4.16 dapat dilihat perbedaan paling signifikan antara segmen waktu pagi (06.00-08.00), siang (12.00-13.00) dan malam (18.00-20.00) pada hari libur (Minggu) adalah sebagai berikut:

1. Aktivitas Pokok

Berbeda dengan hari libur (Sabtu), pada hari libur (Minggu) di setiap segmen waktu (pagi, siang dan malam) sebagian besar fungsi bangunan tidak beroperasi. Keadaannya sama seperti saat malam hari baik di hari kerja mau pun hari libur (Sabtu) yakni hanya aktivitas pokok dari fungsi bangunan yang memang berlangsung setiap hari dan selama 12 hingga 24 jam seperti beribadah di gereja dan mushola, berobat di klinik, berbelanja di giant, serta pelayanan café, circle K dan ATM.

Sedangkan aktivitas pokok dari adanya pendukung aktivitas di hari libur (Minggu), untuk aktivitas terminal bayangan pola aktivitas pemanfaatan ruangnya sama dengan hari kerja dan hari libur (Sabtu), sedangkan untuk aktivitas PKL cenderung tidak mengalami perbedaan yang signifikan dari tiap segmen waktu. Hanya terlihat pada malam hari aktivitas PKL lebih beragam dan bertambah namun jumlahnya tidak banyak yakni bertambah 1-2 PKL saja. Perbedaan yang ditemukan di hari libur (Minggu) dengan hari kerja adalah

adanya aktivitas yang bersifat eventual. Aktivitas tersebut yakni adanya senam rutin setiap sabtu dan minggu pagi jam 06.00-08.00.

Untuk aktivitas pangkalan kendaraan umum yang ditemukan pada hari libur (Minggu) diantaranya: Titik pangkalan becak, saat pagi hari dan siang hari titik pangkalan cenderung bertambah namun berkurang dratis saat malam hari; dan titik pangkalan taksi, masih sama karakteristiknya seperti hari kerja dan hari libur (Sabtu) yakni cenderung tidak menentu, di hari libur (Minggu) taksi hanya terlihat 1-2 titik pangkalan pada segmen waktu pagi dan siang. Jika dibandingkan dengan hari kerja dan hari libur (Sabtu), jumlah dan persebaran titik pangkalan cenderung berkurang dan terlihat lebih sepi.

2. Aktivitas Opsional dan Sosial

Berikut adalah gambaran pola aktivitas pemanfaatan ruang pada tiap tipologi ruang publik di Jalan Rajawali:

a. Taman Jayengrono

Berbeda dengan di hari kerja dan hari libur (Sabtu), Taman Jayengrono cenderung lebih ramai saat hari libur (Minggu) baik pada segmen waktu pagi, siang maupun malam. Terlihat pada tabel jenis aktivitas optional dan sosial yang ditemukan pada pagi dan siang hari lebih beragam, kemudian di malam hari sedikit berkurang. Dimana pada pagi hari terlihat adanya aktivitas berolahraga, duduk bersantai, ngobrol, memberi makan anak, anak-anak bermain sepeda dan sepatu roda, hingga bersantai tidur-tiduran. Tak berbeda dengan pagi hari, pada siang hari pun juga terlihat ramai dengan adanya aktivitas duduk bersantai, makan, melihat-lihat, bermain layang-layang, jalan-jalan serta berfoto-foto. Sedangkan pada malam hari terlihat lebih berkurang yakni adanya aktivitas duduk bersantai, ngobrol, tidur-tiduran dan anak-anak

bermain. Jika saat hari kerja dan hari libur (Sabtu) semakin malam semakin ramai banyak aktivitas, saat hari libur (minggu) justru semakin malam semakin sepi. Dapat disimpulkan di hari libur (Minggu) Taman Jayengrono lebih aktif di segmen waktu pagi dan siang harinya.

b. Jalur Pedestrian

Sebagaimana fungsi jalan yang merupakan ruang pergerakan, aktivitas optional dan sosial yang utama terjadi di ruang koridor Jalan Rajawali adalah aktivitas yang bersifat dinamis (bergerak/berpindah). Aktivitas tersebut diantaranya pergerakan berjalan kaki, olahraga jalan sehat, *jogging* dan bersepeda. Pola aktivitas pergerakan yang ditemukan saat pengamatan *behavioral mapping* pada hari libur (Minggu) antara tiap segmen waktu pagi, siang dan malam menunjukkan karakter yang berbeda. Saat pagi hari aktivitas berjalan tidak hanya terjadi di sekitar halte dan terminal bayangan tetapi juga terjadi hampir di sepanjang Jalur Pedestrian yakni dengan banyaknya orang-orang yang olahraga jalan sehat dan *jogging* di pagi hari. Sedangkan saat siang dan malam aktivitas berjalan kaki hanya terlihat di sekitar terminal bayangan dan di jalur pedestrian sisi utara dengan alur pergerakan kearah JMP. Kelompok pengguna ruang jalur pedestrian pada hari libur (Minggu) tidak didominasi dengan kelompok pengguna tertentu, dengan kata lain di hari libur (Minggu) pengguna ruang merupakan masyarakat umum. Untuk aktivitas bersepeda pada pagi dan siang hari terlihat anak-anak yang bersepeda di jalur pedestrian, hal ini wajar karena anak-anak cenderung lebih memilih jalur yang lebih di rasa aman dan nyaman terpisah dari kendaraan saat bermain sepeda. Sedangkan di malam hari pada hari libur (Minggu) tidak terlihat pengguna ruang yang bersepeda di jalur pedestrian.

Sebagaimana fungsi jalan yang juga merupakan ruang aktivitas sosial tempat masyarakat berkumpul dan beraktivitas diluar ruang, aktivitas optional dan sosial lainnya yang juga ditemukan pada hari libur (Minggu) adalah adanya aktivitas statis (yang tidak berpindah). Aktivitas tersebut diantaranya duduk-duduk, makan, minum, ngobrol, berdiri, menunggu, menjaga dan memantau, membaca, melihat-lihat, menelpon, bersandar, naik turun kendaraan, berolahraga, serta berfoto-foto. Aktivitas duduk, makan, minum dan ngobrol umumnya terjadi di lokasi yang menyediakan kursi (*portable*) seperti PKL dan Circle K. Aktivitas duduk, menunggu dan ngobrol terjadi di titik pangkalan becak atau di bawah pohon, dimana tukang becak duduk menunggu penumpang diatas becaknyanya sambil ngobrol dengan tukang becak lainnya. Selain itu aktivitas duduk dan ngobrol lainnya dapat dikatakan memiliki pola aktivitas pemanfaatan ruang yang sama dengan hari kerja dan hari libur (Sabtu) yakni terjadi di sembarang titik atau pun dekat pedagang asongan, aktivitas ini dilakukan diatas motor yang ditunggangi kelompok pemuda diatas jalur pedestrian. Sedang aktivitas berdiri, bersandar, menunggu sambil membaca, melihat-lihat dan menelpon terjadi di titik naik turun kendaraan seperti Halte, Terminal Bayangan dan persimpangan jalan. Aktivitas berdiri juga dilakukan oleh *secutiry* yang sedang menjaga dan memantau keamanan. Untuk aktivitas seperti bermain di TK dan berfoto-foto merupakan aktivitas yang terjadi hanya sesekali dan tidak berulang baik dalam satu hari amatan atau pun dalam satu segmen waktu amatan.

Perbedaan paling signifikan antara segmen waktu pagi, siang dan malam diantaranya sebagai berikut: Saat pagi hari terlihat anak-anak bermain di halaman TK

Perjuangan dan adanya orang-orang yang berfoto di depan taman tanaman Bank BNI; Saat siang dan malam hari tidak terlihat adanya aktivitas yang berbeda dari segmen waktu sebelumnya. Jika dibandingkan dengan siang dan malam hari pada hari kerja dan hari libur (Sabtu), di hari libur (Minggu) kelompok pemuda yang berkumpul di jalur pedestrian lebih sedikit. Pejalan kaki di jalur pedestrian pun hanya terlihat di pedestrian sisi utara koridor.

c. Jalur Kendaraan

Untuk aktivitas yang terjadi di jalur kendaraan yang terlihat pada hari kerja hanyalah aktivitas perparkiran/pangkalan *on street* dan pergerakan transportasi. Pergerakan transportasi kendaraan tidak bermotor (tenaga manusia) yang terlintas di hari libur (Sabtu) yakni adanya becak lalu lalang (terlihat di pagi, siang dan malam hari) dan komunitas bersepeda (terlihat di pagi dan malam hari). Yang membedakan dari segmen waktu lainnya adalah pada malam hari di hari libur (Minggu) ini, banyak anak-anak bermain sepeda searah dengan alur kendaraan di jalur kendaraan tidak di jalur pedestrian seperti segmen waktu lainnya. Hal ini menunjukkan kondisi jalur kendaraan di minggu malam dianggap aman dan nyaman bagi anak-anak yang bermain sepeda.



Keterangan: (Atas kiri ke kanan) orang bersantai tiduran dan kelompok orang berkumpul di Taman, Anak-anak bermain sepatu roda dan sepeda di Taman, aktivitas terminal bayangan yang masih terlihat sepi dan banyak kelompok bersepeda di jalur kendaraan. (Bawah kiri ke kanan) Anak-anak bersepeda di jalur pedestrian, Suasana PKL Makanan di depan Gereja, Senam ruting sabtu minggu di parkir Giant Swalayan, dan Orang-orang olahraga jalan sehat.

Gambar 4.38 Suasana aktivitas pagi hari pada hari libur (Minggu)

Sumber: Survey Primer, 2016



Keterangan: (Atas kiri ke kanan)Kelompok pemuda berkumpul, duduk-duduk, ngobrol di Taman. Pejalan kaki ke arah Halte. Pedestrian yang sepi kecuali di sekitar halte, terminal dan persimpangan. (Bawah kiri ke kanan) Anak-anak bersepeda di jalur Pedestrian. Suasana di sekitar PKL makanan. Kelompok pemuda berkumpul di atas motor di bawah pohon di jalur pedestrian.

Gambar 4.39 Suasana aktivitas siang hari pada hari (Minggu)

Sumber: Survey Primer, 2016



Keterangan: (Kiri ke kanan) Duduk-duduk bersantai di Taman, Bapak-bapak duduk di becak dan trotoar, Sesekali pengamen berkeliling, Suasana PKL yang lebih sepi dari malam hari di hari kerja dan hari libur (Sabtu).

Gambar 4.40 Suasana aktivitas malam hari pada hari (Minggu)

Sumber: Survei Primer, 2016



Keterangan: (Kiri ke kanan) Pangkalan taksi, becak mangkal berkelompok (1-3) dan Becak manakal sendiri dibawah pohon.

Gambar 4.41 Pangkalan kendaraan umum di hari libur (Sabtu)

Sumber: Survey Primer, 2016

Dari pemaparan hasil observasi *behavioral mapping* diatas secara keseluruhan dapat disimpulkan bahwa koridor Jalan Rajawali saat hari kerja cenderung dimanfaatkan sebagai ruang publik pada segmen waktu malam hari dengan bertambahnya titik-titik PKL, saat hari libur (sabtu) tidak banyak berubah dibanding dengan hari kerja hanya saja saat pagi didominasi oleh aktivitas olahraga, sedangkan hari libur minggu koridor aktif hanya di pagi hari di dominasi oleh aktivitas olahraga. Jika dilihat berdasarkan jenis aktivitasnya (Aktivitas dinamis dan statis), sebagai berikut:

Aktivitas Dinamis

▪ Berjalan Kaki

Umumnya koridor Jalan Rajawali dimanfaatkan sebagai jalur sirkulasi jarak dekat, karena pergerakan titik awal dan titik akhir perjalanan masih teramati, yakni hanya berkisar antara angkutan/kendaraan ke bangunan atau persimpangan jalan ke

angkutan dan sebaliknya. Hal ini terjadi di hari kerja (pagi dan siang) dan hari sabtu (siang dan malam). Perbedaan yang mencolok terjadi di hari kerja siang dengan banyaknya siswa SMP pulang sekolah berjalan ke arah terminal bayangan, serta di sabtu malam dengan banyaknya kelompok anak muda yang berjalan bergerombol ke arah JMP. Sedangkan di hari kerja malam, hari sabtu pagi dan hari minggu (siang dan malam), aktivitas pergerakan terlihat sepi dan hanya terlihat di sekitar titik pemberhentian angkutan. Untuk minggu malam aktivitas pergerakan berjalan kaki hanya ada pada jalur pedestrian sisi utara.

▪ Bersepeda dan becak

Aktivitas pergerakan lainnya di jalur pedestrian adalah bersepeda, khususnya di hari kerja (pagi dan siang) pengguna ruang yang bersepeda lebih memilih melalui jalur pedestrian ketimbang jalur kendaraan. Sedangkan sabtu dan minggu pesepeda menggunakan jalur kendaraan, meskipun ada sebagian yang tetap memilih menggunakan jalur pedestrian. Untuk aktivitas kendaraan tidak bermotor yakni becak terlihat lalu lalang searah dan tidak searah disisi kiri jalur kendaraan.

Aktivitas Statis

Secara umum aktivitas optional dan sosial yang terjadi di ruang koridor Jalan Rajawali sangat dipengaruhi oleh Pedagang Kaki Lima (PKL). Pola aktivitas PKL pada hari kerja dan hari libur sabtu cenderung sama yakni semakin bertambah di setiap segmen waktu, terutama di malam hari. Bertambahnya PKL memanfaatkan ruang-ruang di jalur pedestrian dan ruang pada setback bangunan pada saat bangunan tidak beroperasi. Sedangkan di hari minggu (pagi, siang dan malam) aktivitas PKL cenderung stabil dan sedikit

2. **Tahap Kedua**, Menganalisa kualitas ruang terhadap aktivitas yang diwadahnya.

Pada tahap ini, analisa kualitas ruang aktivitas sebagai wadah dilihat per-penggalan sebagaimana dilakukan pada analisa karakteristik keterlingkupan dan fasad bangunan. Dari hasil tahap pertama, dilihat pola aktivitas yang paling dominan terjadi pada tiap penggalan. Hal ini dilakukan untuk melihat baik buruknya kualitas ruang dalam mewadahi aktivitas-aktivitas tersebut. Analisis secara deskriptif kualitatif untuk mengetahui kualitas ruang sebagai wadah aktivitas dapat dilihat pada tabel berikut ini:

Tabel 4.17 Kualitas Ruang Sebagai Wadah Aktivitas

RUANG per-penggalan (sisi selatan- sisi utara)		WAKTU & AKTIVITAS
		<p>Penggalan 1:</p> <ul style="list-style-type: none"> Adanya aktivitas orang tua mengantarkan siswa di hari kerja pagi sehingga pada penggalan ini, terlihat motor-motor menumpuk dan mengganggu aktivitas kendaraan. Hal ini juga tidak aman bagi siswa yang berjalan kaki atau pun diantar orang tua. Adanya siswa SMP yang beraktivitas berolahraga berkeliling di jalur pedestrian sekitar sekolah pada sabtu pagi.
Tipe	Sidewalk	
Lebar	Selatan: 3,5m Utara: 5m	
Jalur Hijau	Selatan: Pohon 8-10m Utara: Pohon 6-8m	
Penyebrangan	Ada	
Street Furniture	Bola-bola beton dipinggir trotoar	
Penandaan	Tidak ada penandaan khusus selain petunjuk arah dan rambu lalu lintas.	


Pada penggalan 1 aktivitas dominannya adalah kegiatan pendidikan sekolah yang berada di sisi selatan (kiri pada gambar). Tidak ada perbedaan fisik khusus pada penggalan ini dengan penggalan lainnya. Seharusnya terdapat desain khusus yang mewadahi siswa-siswa agar aman dan nyaman beraktivitas disekitar sekolahnya. Hal ini dapat dicapai dengan cara:

- Memberikan penandaan area bebas kendaraan cepat / area teritori sekolah, dengan minimum kecepatan yang telah ditentukan.
- Memberikan jalur khusus yang ditandai dengan perbedaan warna pada marka jalan untuk civitas akademik dalam mengakses bangunan sekolah.
- Dan lain sebagainya...

Dilihat dari lebar trotoar penggalan ini sudah cukup memenuhi kebutuhan minimum ruang jalur pejalan kaki berdasarkan Pedoman Penyediaan Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan (2014) yaitu:

- Tanpa membawa barang, keadaan diam yaitu 0.27 m^2
- Tanpa membawa barang, keadaan bergerak yaitu 1.08 m^2
- Membawa barang, keadaan bergerak yaitu $1.35\text{-}1.62 \text{ m}^2$
- Sedangkan untuk kegiatan berjalan bersama yaitu $3.2\text{-}4 \text{ m}^2$
- Duduk dan berdiri, keadaan bergerak $1\text{-}1.8 \text{ m}^2$
- Serta ruang gerak bagi kaum disable dengan kursi roda yaitu $150\text{cm} - 250\text{cm}$ atau $1.5\text{-}2.5 \text{ m}^2$

Selain itu berdasarkan literatur dari Niniek Anggriani (2009), aktivitas lain yang dapat tertampung dengan lebar trotoar yang dimiliki adalah hanya pada sisi sebelah utara dengan lebar 5 meter yang dapat dipergunakan maksimal 3 meter untuk kepentingan Kegiatan Usaha Kecil Formal (KUKF), atau Ruang pameran, atau bersepeda di jalur trotoar. Untuk bersepeda di jalur trotoar diperbolehkan hanya ketika kondisi volume pejalan kaki tidak tinggi.

		<p>Penggalan 2:</p> <ul style="list-style-type: none"> Adanya <i>event</i> senam bersama untuk masyarakat umum di halaman parkir Giant Swalayan pada sabtu dan minggu pagi. Banyak bapak-bapak yang menunggu istrinya senam, duduk di atas jalur pedestrian atau di atas motor mereka. Aktivitas optional dan sosial lainnya di pengaruhi oleh keberadaan PKL makanan, namun ketidaktersediaan fasilitas tempat duduk menimbulkan perilaku naiknya motor-motor di atas jalur pedestrian yang digunakan sebagai tempat duduk mereka ketika berkumpul. Hal ini terjadi pada hari kerja siang dimana berkumpulnya siswa SMA diatas motor mereka di jalur pedestrian sambil jajan di PKL Adanya aktivitas berfoto-foto pada tembok graffiti pada sabtu malam.
Tipe	Sebagian Sidewalk, Sebagian Arcade	
Lebar	Selatan: 3,5m Utara: 5-6m	
Jalur Hijau	Selatan: Pohon 8-10m Utara: Pohon 6-8m	
Penyebrangan	-	
<i>Street Furniture</i>	Bola-bola beton dipinggir trotoar, Tembok Graffiti, Halte	
Penandaan	Tidak ada penandaan khusus selain petunjuk arah dan rambu lalu lintas terutama disekitar halte.	
<p>Pada penggalan 2 aktivitas dominannya adalah kegiatan perdagangan dan jasa terutama pada bangunan Giant Swalayan yang berada di sisi selatan (kiri pada gambar). Adanya aktivitas pendukung seperti event senam untuk masyarakat umum, tidak dibarengi dengan tersedianya fasilitas untuk beraktivitas statis di</p>		

penggalan ini. Maka dari itu perlu adanya penambahan fasilitas pedestrian diantaranya:

- Memberikan fasilitas tempat duduk terutama di depan bangunan Giant Swalayan dan di bawah pohon.
- Menambahkan pembatas/pengaman antara trotoar dan jalur kendaraan agar motor tidak dapat mengakses jalur trotoar.
- Dan lain sebagainya...

Dilihat dari lebar trotoar penggalan ini sudah cukup memenuhi kebutuhan minimum ruang jalur pejalan kaki berdasarkan Pedoman Penyediaan Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan (2014) yaitu:

- Tanpa membawa barang, keadaan diam yaitu 0.27 m^2
- Tanpa membawa barang, keadaan bergerak yaitu 1.08 m^2
- Membawa barang, keadaan bergerak yaitu $1.35\text{-}1.62 \text{ m}^2$
- Sedangkan untuk kegiatan berjalan bersama yaitu $3.2\text{-}4 \text{ m}^2$
- Duduk dan berdiri, keadaan bergerak $1\text{-}1.8 \text{ m}^2$
- Serta ruang gerak bagi kaum disable dengan kursi roda yaitu $150\text{cm} - 250\text{cm}$ atau $1.5\text{-}2.5 \text{ m}^2$

Selain itu berdasarkan literatur dari Niniek Anggriani (2009), aktivitas lain yang dapat tertampung dengan lebar minimal 5 meter adalah pada kedua sisi pedestrian yang dapat dipergunakan maksimal 3 meter untuk kepentingan Kegiatan Usaha Kecil Formal (KUKF), Ruang pameran, dan bersepeda di jalur trotoar.



Tipe	Selatan: Sidewalk Utara: Arcade
Lebar	Selatan: 4,5m Utara: 6m
Jalur Hijau	Selatan: Pohon 8-10m Utara: Pohon 6-8m
Penyebrangan	Ada
<i>Street Furniture</i>	Bola-bola beton dipinggir trotoar
Penandaan	Tidak ada penandaan khusus selain petunjuk arah dan rambu lalu lintas.

Penggalan 3:

- Adanya aktivitas produksi pabrik besi/baja pada hari kerja dan hari sabtu mulai siang hingga sore hari.
- Pada Sabtu pagi, adanya aktivitas siswa TK berolahraga bersama di halaman sekolah TK Perjuangan yang berhadapan langsung dengan jalur pedestrian.
- Adanya anak-anak bermain sepeda di jalur pedestrian pada hari sabtu pagi dan minggu siang.
- Orang tua murid TK duduk-duduk diatas motor di atas trotoar menunggu anaknya.
- Pada Sabtu malam dan Minggu malam, Banyak kelompok pemuda berkumpul duduk santai diatas motor di jalur pedestrian dekat SPBU.

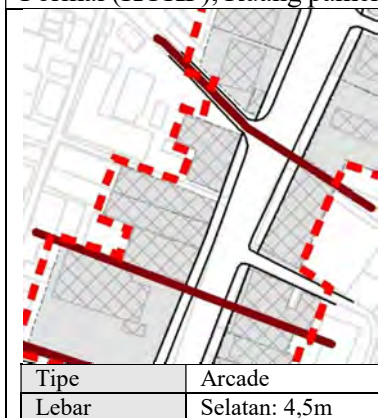
Pada penggalan 3 aktivitas dominannya adalah campuran ada perdagangan dan jasa, fasilitas umum dan sekolah. Adanya aktivitas berkumpul dan menunggu, tidak dibarengi dengan tersedianya fasilitas untuk beraktivitas statis di penggalan ini. Maka dari itu perlu adanya penambahan fasilitas pedestrian diantaranya:

- Memberikan fasilitas tempat duduk terutama di depan bangunan TK dan di bawah pohon.
- Menambahkan pembatas/pengaman antara trotoar dan jalur kendaraan agar motor tidak dapat mengakses jalur trotoar.
- Dan lain sebagainya...

Dilihat dari lebar trotoar penggalan ini sudah cukup memenuhi kebutuhan minimum ruang jalur pejalan kaki berdasarkan Pedoman Penyediaan Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan (2014) yaitu:

- Tanpa membawa barang, keadaan diam yaitu 0.27 m^2
- Tanpa membawa barang, keadaan bergerak yaitu 1.08 m^2
- Membawa barang, keadaan bergerak yaitu $1.35\text{-}1.62 \text{ m}^2$
- Sedangkan untuk kegiatan berjalan bersama yaitu $3.2\text{-}4 \text{ m}^2$
- Duduk dan berdiri, keadaan bergerak $1\text{-}1.8 \text{ m}^2$
- Serta ruang gerak bagi kaum disable dengan kursi roda yaitu $150\text{cm} - 250\text{cm}$ atau $1.5\text{-}2.5 \text{ m}^2$

Selain itu berdasarkan literatur dari Niniek Anggriani (2009), aktivitas lain yang dapat tertampung dengan lebar minimal 5 meter adalah pada sisi utara pedestrian yang dapat dipergunakan maksimal 3 meter untuk kepentingan Kegiatan Usaha Kecil Formal (KUKF), Ruang pameran, dan bersepeda di jalur trotoar.



Tipe	Arcade
Lebar	Selatan: 4,5m

Penggalan 4:

- Di hari kerja dan hari sabtu pagi dan siang, adanya para pekerja dan masyarakat umum duduk-duduk bersandar di pot tanaman permanen Gedung Rajawali.
- Hampir setiap malam hari, adanya para supir, tukang becak dan masyarakat umum yang beraktivitas nonton bareng dan berkumpul di

	Utara: 5m	<p>bangku kayu (ilegal) milik PKL. Terutama di malam minggu (sabtu malam) banyak masyarakat umum berkumpul duduk di pot tanaman permanen Gedung Rajawali.</p> <p>■ Hari minggu aktivitas optional dan sosial hampir tidak ada kecuali sedikit interaksi di sekitar PKL.</p>
Jalur Hijau	Selatan: Pohon 8-10m Utara: Pohon 6-8m	
Penyebrangan	-	
Street Furniture	Bola-bola beton dipinggir trotoar	
Penandaan	Tidak ada penandaan khusus selain petunjuk arah dan rambu lalu lintas.	

Pada penggalan 4 aktivitas dominannya adalah kegiatan berkumpul dan menunggu yakni di depan bangunan Gedung Rajwali yang berada di sisi utara (kiri pada gambar). Adanya aktivitas berkumpul dan menunggu, tidak dibarengi dengan tersedianya fasilitas untuk beraktivitas statis di penggalan ini. Maka dari itu perlu adanya penambahan fasilitas pedestrian diantaranya:

- Memberikan fasilitas tempat duduk terutama di depan bangunan Gedung Rajwali dan di bawah pohon.
- Menambahkan pembatas/pengaman antara trotoar dan jalur kendaraan agar motor tidak dapat mengakses jalur trotoar.
- Dan lain sebagainya...

Dilihat dari lebar trotoar penggalan ini sudah cukup memenuhi kebutuhan minimum ruang jalur pejalan kaki berdasarkan Pedoman Penyediaan Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan (2014) yaitu:

- Tanpa membawa barang, keadaan diam yaitu 0.27 m^2
- Tanpa membawa barang, keadaan bergerak yaitu 1.08 m^2
- Membawa barang, keadaan bergerak yaitu $1.35-1.62 \text{ m}^2$
- Sedangkan untuk kegiatan berjalan bersama yaitu $3.2-4 \text{ m}^2$
- Duduk dan berdiri, keadaan bergerak $1-1.8 \text{ m}^2$
- Serta ruang gerak bagi kaum disable dengan kursi roda yaitu $150\text{cm} - 250\text{cm}$ atau $1.5-2.5 \text{ m}^2$

Selain itu berdasarkan literatur dari Niniek Anggriani (2009), aktivitas lain yang dapat tertampung dengan lebar minimal 5 meter adalah pada sisi utara pedestrian yang dapat dipergunakan maksimal 3 meter untuk kepentingan Kegiatan Usaha Kecil Formal (KUKF), Ruang pameran, dan bersepeda di jalur trotoar.



Tipe	Sidewalk
Lebar	Selatan: 4,5m Utara: 6m
Jalur Hijau	Selatan: Pohon 8-10m Utara: Pohon 6-8m
Penyebrangan	-
Street Furniture	Bola-bola beton dipinggir trotoar
Penandaan	Tidak ada penandaan khusus selain petunjuk arah dan rambu lalu lintas.

Penggalan 5:

- Tidak banyak aktivitas optional dan sosial pada penggalan ini
- Hanya adanya aktivitas mengatri ATM dan security yang memantau keamanan.
- Namun di minggu pagi terdapat adanya masyarakat umum yang berfoto-foto di taman tanaman milik Bank BRI.

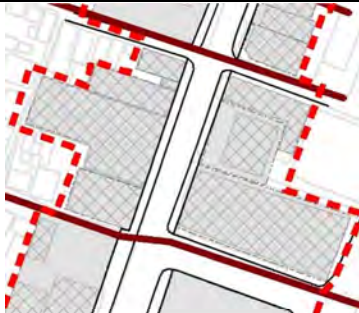
Pada penggalan 5 aktivitas dominannya adalah aktivitas perdagangan dan jasa. Tidak ada aktivitas optional dan sosial yang sering terjadi pada penggalan ini.

Dilihat dari lebar trotoar penggalan ini sudah cukup memenuhi kebutuhan minimum ruang jalur pejalan kaki berdasarkan Pedoman Penyediaan Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan (2014) yaitu:

- Tanpa membawa barang, keadaan diam yaitu 0.27 m^2

- Tanpa membawa barang, keadaan bergerak yaitu 1.08 m^2
- Membawa barang, keadaan bergerak yaitu $1.35\text{-}1.62 \text{ m}^2$
- Sedangkan untuk kegiatan berjalan bersama yaitu $3.2\text{-}4 \text{ m}^2$
- Duduk dan berdiri, keadaan bergerak $1\text{-}1.8 \text{ m}^2$
- Serta ruang gerak bagi kaum disable dengan kursi roda yaitu $150\text{cm} - 250\text{cm}$ atau $1.5\text{-}2.5 \text{ m}^2$

Selain itu berdasarkan literatur dari Niniek Anggriani (2009), aktivitas lain yang dapat tertampung dengan lebar minimal 5 meter adalah pada sisi utara pedestrian yang dapat dipergunakan maksimal 3 meter untuk kepentingan Kegiatan Usaha Kecil Formal (KUKF), Ruang pameran, dan bersepeda di jalur trotoar.



Tipe	Arcade
Lebar	Selatan: 5m Utara: 4,5m
Jalur Hijau	Selatan: Pohon 8-10m Utara: Pohon 6-8m
Penyebrangan	-
Street Furniture	Bola-bola beton dipinggir trotoar
Penandaan	Tidak ada penandaan khusus selain petunjuk arah dan rambu lalu lintas.

Penggalan 6:

- Adanya aktivitas produksi pabrik minuman di hari kerja dan sabtu.
- Kunjungan industri dari siswa SMK di Hotel Ibis.
- Umumnya pada tiap segmen waktu adanya masyarakat umum yang berdiri bersandar di tembok bangunan sambil menunggu angkutan di Terminal Bayangan.
- Hampir setiap malam adanya aktivitas duduk lesehan diatas tiker milik PKL sambil makan dan ngobrol
- Sabtu siang anak-anak bermain di jalur pedestrian
- Wisatawan berfoto-foto di sekitar Gedung Internatio dan Hotel Ibis

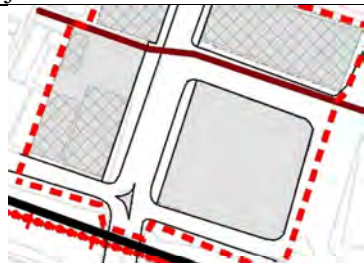
Pada penggalan 6 aktivitas dominannya adalah kegiatan berkumpul dan menunggu terutama di sekitar terminal bayangan di pedestrian sisi utara (kanan pada gambar). Adanya aktivitas berkumpul dan menunggu, tidak dibarengi dengan tersedianya fasilitas untuk beraktivitas statis di penggalan ini. Maka dari itu perlu adanya penambahan fasilitas pedestrian diantaranya:

- Memberikan fasilitas tempat duduk terutama di depan bangunan Gedung Rajwali dan di bawah pohon.
- Dan lain sebagainya...

Dilihat dari lebar trotoar penggalan ini sudah cukup memenuhi kebutuhan minimum ruang jalur pejalan kaki berdasarkan Pedoman Penyediaan Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan (2014) yaitu:

- Tanpa membawa barang, keadaan diam yaitu 0.27 m^2
- Tanpa membawa barang, keadaan bergerak yaitu 1.08 m^2
- Membawa barang, keadaan bergerak yaitu $1.35\text{-}1.62 \text{ m}^2$
- Sedangkan untuk kegiatan berjalan bersama yaitu $3.2\text{-}4 \text{ m}^2$
- Duduk dan berdiri, keadaan bergerak $1\text{-}1.8 \text{ m}^2$
- Serta ruang gerak bagi kaum disable dengan kursi roda yaitu $150\text{cm} - 250\text{cm}$ atau $1.5\text{-}2.5 \text{ m}^2$

Selain itu berdasarkan literatur dari Niniek Anggriani (2009), aktivitas lain yang dapat tertampung dengan lebar minimal 5 meter adalah pada sisi selatan pedestrian yang dapat dipergunakan maksimal 3 meter untuk kepentingan Kegiatan Usaha Kecil Formal (KUKF), Ruang pameran, dan bersepeda di jalur trotoar.



Penggalan 7:

- Adanya event rutin senam bersama setiap senin, rabu dan sabtu malam hari di Taman Jayegrono.
- Banyaknya pangkalan kendaraan umum karena

Tipe	Sebagian Sidewalk, sebagian Arcade	<p>penggalan ini masih bagian dari terminal bayangan.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Beragam aktivitas optional dan sosial banyak terjadi di Taman Jayengrono hampir disetiap segmen waktu. Diantaranya berolahraga, berkumpul, bersantai tidur-tiduran, bermain layang-layang, sepeda, dan sepatu roda, berfoto atau sekedar duduk melihat-lihat dan membaca koran.
Lebar	Selatan: 9m Utara: 6m	
Jalur Hijau	Selatan: Pohon 6-8m Utara: Taman Jayengrono	
Penyebrangan	Ada	
<i>Street Furniture</i>	Bola-bola beton dipinggir trotoar	
Penandaan	Tidak ada penandaan khusus selain petunjuk arah dan rambu lalu lintas.	

Pada penggalan 7 aktivitas dominannya adalah kegiatan bersantai dan rekreasi yakni di Taman Jayengrono yang berada di sisi utara (kiri pada gambar). Banyaknya aktivitas optional dan sosial terjadi khususnya di Taman Jayengrono ini karena sudah tersedia fasilitas bermain dan bersantai.

Dilihat dari lebar trotoar penggalan ini sudah cukup memenuhi kebutuhan minimum ruang jalur pejalan kaki berdasarkan Pedoman Penyediaan Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan (2014) yaitu:

- Tanpa membawa barang, keadaan diam yaitu 0.27 m^2
- Tanpa membawa barang, keadaan bergerak yaitu 1.08 m^2
- Membawa barang, keadaan bergerak yaitu $1.35\text{-}1.62 \text{ m}^2$
- Sedangkan untuk kegiatan berjalan bersama yaitu $3.2\text{-}4 \text{ m}^2$
- Duduk dan berdiri, keadaan bergerak $1\text{-}1.8 \text{ m}^2$
- Serta ruang gerak bagi kaum disable dengan kursi roda yaitu $150\text{cm} - 250\text{cm}$ atau $1.5\text{-}2.5 \text{ m}^2$

Selain itu berdasarkan literatur dari Niniek Anggriani (2009), aktivitas lain yang dapat tertampung dengan lebar minimal 5 meter adalah pada kedua sisi pedestrian yang dapat dipergunakan maksimal 3 meter untuk kepentingan Kegiatan Usaha Kecil Formal (KUKF), Ruang pameran, dan bersepeda di jalur trotoar.

Sumber: Hasil Analisa, 2016

Dari pemaparan analisis aspek aktivitas yang ditemukan pada observasi *behavioral mapping* secara umum belum ada atau belum ditemukannya adanya aktivitas khusus yang mendukung karakter koridor *heritage* pada Jalan Rajawali, pola pemanfaatan ruang yang terlihat hanya menampung aktivitas-aktivitas publik pada umumnya. Namun dari aktivitas optional dan sosial yang ditemukan tersebut dapat dilihat penggalan-penggalan yang berpotensi untuk dikembangkan sebagai titik-titik beraktivitas publik dengan penambahan unsur tema koridor *heritage*, yakni pada penggalan:

- Penggalan 1 dan 3, berpotensi sebagai koridor edukasi di dukung dengan adanya aktivitas pendidikan SMP dan TK.
- Penggalan 2, 4, 6 dan 7, berpotensi sebagai koridor rekreasi di dukung dengan adanya aktivitas berkumpul, Pedagang Kaki Lima dan daya tarik fisik lainnya seperti graffiti dan taman.
- Penggalan 5, belum ada potensi ditemukan namun dapat dijadikan penggalan pendukung bagi penggalan sekitarnya.

4.2.2.2 Analisis Aktivitas Lalu Lintas Kendaraan

Sebagaimana yang telah diketahui fungsi utama ruang jalan adalah sebagai ruang pergerakan. Maka aktivitas lalu lintas sangatlah memiliki pengaruh dalam membentuk pola pemanfaatan ruang dan mempengaruhi kenyamanan koridor *Heritage* Jalan Rajawali sebagai ruang terbuka publik. Analisis aktivitas lalu lintas kendaraan pada wilayah penelitian dilakukan untuk mengetahui karakter lalu lintas yang terjadi, karakter lalu lintas tersebut meliputi komposisi kendaraan, volume kendaraan serta tingkat pelayanan jalan. Analisis dilakukan pada hari dan jam-jam tertentu sebagaimana dilakukan pada analisis aktivitas pedestrian. Analisis

dilakukan pada dua titik yakni awal masuk koridor dan akhir keluar koridor. Berikut ini pembahasannya:

1. Komposisi Kendaraan dan Volume Kendaraan

Berdasarkan hasil survey pada wilayah penelitian ditemukan beragam moda transportasi yang melalui Jalan Rajawali. Komposisi kendaraan tersebut dikelompokkan menjadi 4 (empat kategori berdasarkan Internasional Highway Capacity Manual (1993) yakni:

- LV (Light Vehicle): Kendaraan beroda 4 baik pribadi maupun angkutan umum, pick up, truk ukuran kecil, serta mini bus.
- HV (Heavy Vehicle): Kendaraan dengan roda lebih dari 4 seperti bus umum, damri, truk besar, dan lain sebagainya.
- MC (Motor Cycle): Kendaraan bermotor beroda 2 atau 3 seperti motor, motor gandeng serta becak bermotor.
- UM (Un Authorized): Kendaraan tidak bermotor seperti sepeda, becak, serta gerobak.

Kemudian dari jumlah total kendaraan dalam satu satuan waktu yakni satu jam akan menunjukkan volume kendaraan yang ada. Sedangkan untuk volume dalam satuan smp/jam atau arus lalu lintas dihitung untuk selanjutnya menjadi data input dalam perhitungan tingkat pelayanan jalan. Dengan cara mengkonversi terlebih dahulu jumlah kendaraan dengan mengalikan jumlah kendaraan dengan faktor ekuivalensi mobil penumpang (emp). Konversi dilakukan hanya pada kategori LV, MC dan HV. Hal ini karena UM tidak memiliki nilai emp dan dianggap sebagai hambatan samping (kendaraan lambat). Dibawah ini adalah hasil perhitungan komposisi, jumlah kendaraan (volume) dan arus lalu lintas yang melalui koridor Jalan Rajawali:

Tabel 4.18 Komposisi Kendara di Hari Kerja

Segmen Waktu	Waktu	LV	MC	HV	UM	Total	
		emp 1	emp 0.40	emp 1.3		Kend/ Jam	Smp/ jam
Titik Awal (Masuk)							
Pagi	06.00 – 07.00	1012 1012	5528 2211	40 52	156 -	6736	3275
	07.00 – 08.00	1412 1412	6456 2582	36 46	192 -	8096	4040
Siang	12.00 – 14.00	2316 2316	4464 1785	132 171	132 -	7044	4272
	13.00 – 15.00	2484 2484	5448 2179	160 208	116 -	8208	4871
Malam	18.00 – 19.00	1024 1024	3904 1561	12 15	72 -	5012	2600
	19.00 – 20.00	968 968	4484 1793	12 15	108 -	5572	2776
Titik Akhir (Keluar)							
Pagi	06.00 – 07.00	1484 1484	6692 2676	52 67	204 -	8432	4227
	07.00 – 08.00	1604 1604	6680 2672	40 52	180 -	8504	4328
Siang	12.00 – 14.00	2676 2676	4624 1849	132 171	204 -	7636	4696
	13.00 – 15.00	2608 2608	5684 2273	152 197	268 -	8712	5078
Malam	18.00 – 19.00	820 820	3540 1416	24 31	64 -	4448	2267
	19.00 – 20.00	828 828	3648 1459	28 36	116 -	4620	2323

Sumber: Hasil Survey, 2016

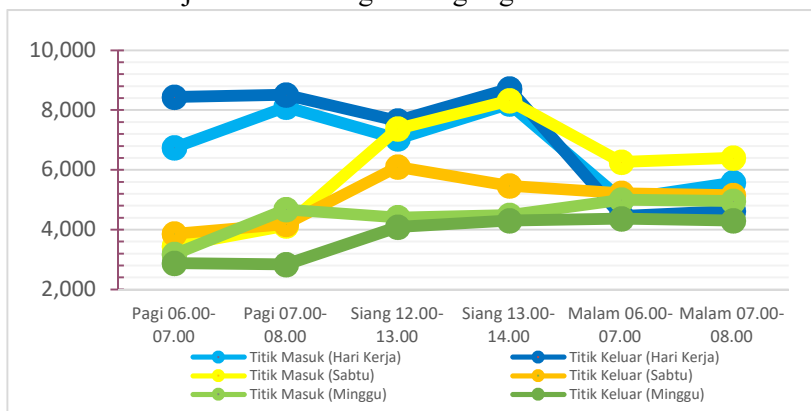
Tabel 4.19 Komposisi Kendara di Hari Libur

Segmen Waktu	Waktu	LV	MC	HV	UM	Total	
						Kend/Jam	Smp/jam
Hari Sabtu							
Titik Awal (Masuk)							
Pagi	06.00 – 07.00	448 <i>448</i>	2800 <i>1120</i>	28 <i>36</i>	168 -	3444	1604
	07.00 – 08.00	552 <i>552</i>	3400 <i>1360</i>	24 <i>31</i>	156 -	4132	1943
Siang	12.00 – 14.00	2160 <i>2160</i>	5060 <i>2024</i>	44 <i>57</i>	108 -	7372	4241
	13.00 – 15.00	2348 <i>2348</i>	5700 <i>2280</i>	72 <i>93</i>	200 -	8320	4721
Malam	18.00 – 19.00	1096 <i>1096</i>	5084 <i>2033</i>	16 <i>20</i>	68 -	6264	3149
	19.00 – 20.00	1000 <i>1000</i>	5232 <i>2092</i>	16 <i>20</i>	152 -	6400	3112
Titik Akhir (Keluar)							
Pagi	06.00 – 07.00	576 <i>576</i>	2936 <i>1174</i>	20 <i>26</i>	324 -	3856	1776
	07.00 – 08.00	552 <i>552</i>	3328 <i>1331</i>	28 <i>36</i>	272 -	4180	1919
Siang	12.00 – 14.00	1692 <i>1692</i>	4108 <i>1643</i>	68 <i>88</i>	228 -	6096	3423
	13.00 – 15.00	1668 <i>1668</i>	3588 <i>1435</i>	24 <i>31</i>	192 -	5472	3134
Malam	18.00 – 19.00	808 <i>808</i>	4324 <i>1729</i>	16 <i>20</i>	72 -	5220	2557
	19.00 – 20.00	788 <i>788</i>	4272 <i>1708</i>	8 <i>10</i>	76 -	5144	2506
Hari Minggu							
Titik Awal (Masuk)							
Pagi	06.00 – 07.00	468 <i>468</i>	2564 <i>1025</i>	12 <i>15</i>	136 -	3180	1508
	07.00 – 08.00	536 <i>536</i>	3928 <i>1571</i>	8 <i>10</i>	200 -	4672	2117
Siang	12.00 – 14.00	1168 <i>1168</i>	3128 <i>1251</i>	12 <i>15</i>	104 -	4412	2434
	13.00 – 15.00	1244	3108	32	100	4484	2528

		1244	1243	41	-		
Malam	18.00 – 19.00	908 908	4004 1601	12 15	76 -	5000	2524
	19.00 – 20.00	688 688	4136 1654	20 26	108 -	4952	2368
Titik Akhir (Keluar)							
Pagi	06.00 – 07.00	436 436	2280 912	28 36	136 -	2880	1384
	07.00 – 08.00	568 568	2044 817	24 31	196 -	2832	1416
Siang	12.00 – 14.00	1484 1484	2456 982	8 10	140 -	4088	2476
	13.00 – 15.00	1324 1324	2768 1107	8 10	196 -	4296	2441
Malam	18.00 – 19.00	776 776	3508 1403	8 10	76 -	4368	2189
	19.00 – 20.00	636 636	3564 1425	8 10	88 -	4296	2071

Sumber: Hasil Survey dan Analisa, 2016

Berdasarkan tabel volume kendaraan pada tabel diatas, dihasilkan grafik pergerakan aktivitas lalu lintas yang terjadi. Hal ini didapat dengan cara membandingkan jumlah volume kendaraan/jam dari masing-masing segmen hari dan waktu.



Gambar 4.42 Grafik Volume Kendaraan pada Jalan Rajawali

Sumber: Hasil Analisa, 2016

Dari grafik diatas dapat dilihat bahwa pergerakan aktivitas kendaraan pada hari kerja lebih padat dari hari libur. Kepadatan volume kendaraan terlihat stabil dari pagi hingga siang, lalu menurun secara signifikan pada malam hari. Sedangkan pada hari libur juga terdapat perbedaan yang signifikan antara volume kendaraan pada hari sabtu dengan hari minggu. Terlihat bahwa pada hari sabtu aktivitas kendaraan lebih padat dari hari minggu. Kepadatan volume kendaraan pada hari sabtu terlihat rendah pada pagi hari, memuncak secara signifikan pada siang hari, lalu turun pada malam hari. Sedangkan pada hari minggu terlihat lebih stabil dari pagi hingga malamnya.

Jika dilihat dari tiap segmen waktu (jam), jumlah volume kendaraan pagi hari pada hari libur tidak begitu jauh berbeda yakni stabil di angka 3000-5000 kendaraan/jam. Untuk volume kendaraan pagi hari pada hari kerja cukup jauh berbeda hingga dua kali lipat yakni mencapai angka 6000-9000 kendaraan/jam. Sedangkan untuk siang hari pada hari kerja dan hari libur (sabtu) memiliki kepadatan yang hampir sama yakni di angka 6000-9000 kendaraan/jam. Sedangkan untuk siang hari pada hari kerja, kepadatan masih stabil seperti pagi hari yakni di angka 3000-5000 kendaraan/jam. Kemudian untuk segmen waktu malam hari, kepadatan terlihat stabil dari hari ke hari yakni di angka 4000-6000 kendaraan/jam. Kecuali, untuk hari libur (sabtu), kepadatan di malam harinya lebih padat dari malam-malam lainnya.

Terdapat perbedaan jumlah volume kendaraan pada titik masuk dan titik keluar pada beberapa segmen waktu yakni pada hari kerja pagi, sabtu siang dan minggu pagi. Hal ini dapat dipengaruhi oleh dua hal, yakni: Kendaraan yang masuk dan keluar dari jalan lokal lainnya yang berpotongan dengan Jalan Rajawali; Atau pun kendaraan dari luar dengan tujuan

perjalanan ke dalam Jalan Rajawali dan dari dalam dengan tujuan ke luar Jalan Rajawali.

2. Tingkat Pelayanan Jalan (*Level of service*)

Untuk mengetahui tingkat pelayanan jalan pada koridor Jalan Rajawali diperlukan nilai derajat kejenuhan (DS), dimana DS merupakan rasio antara arus lalu lintas V (smp/jam) terhadap kapasitas jalan C (smp/jam). Kapasitas jalan didapatkan melalui persamaan berikut:

$$C = C_0 \times FCW \times FCSP \times FCSF \times FCCS$$

$$C = 6000 \times 1.09 \times \text{tidak ada} \times 0.88 \times 1.04$$

$$C = 5985.4$$

Keterangan:

a. C_0 (Kapasitas Dasar)

Jalan Rajawali memiliki satu jalur dengan empat lajur. Pada standart MKJI termasuk tipe jalan empat lajur tak terbagi, sehingga kapasitas dasar (C_0) adalah ± 1500 per lajur atau $4 \text{ (lajur)} \times 1500 = 6000$. Sehingga kapasitas dasar pada jalur Jalan Rajawali adalah 6000.

b. FCW (Faktor Penyesuaian Lebar Lajur)

Untuk nilai Faktor Penyesuaian Lebar Lajur (FCw) pada Jalan Rajawali disesuaikan dengan tipe jalan dan lebar jalur efektifnya. Untuk jalan empat lajur tak terbagi dengan lebar jalur efektif ± 3.5 meter adalah 1,09.

c. FCSP (Faktor penyesuaian arah)

Sedangkan nilai FCsp untuk Jalan Rajawali tidak ada, karena Jalan Rajawali adalah jalan satu arah dimana FCsp merupakan faktor penyesuaian kapasitas akibat penyesuaian arah dan hanya diperuntukan bagi jalan dua arah tak terbagi.

- d. FCsf (Faktor penyesuaian hambatan samping)
Faktor penyesuaian hambatan samping ditentukan berdasarkan tipe jalan, kelas hambatan samping dan jarak kereb/ penghalang (Wk). Kondisi khusus koridor yakni daerah komersial dengan aktifitas di sisi jalan, maka kelas hambatan sampingnya adalah Tinggi (H). Jalan Rajawali termasuk tipe jalan satu arah dengan kelas hambatan samping tinggi (H), sehingga nilai FCsf koridor Jalan Rajawali dengan lebar bahu jalan efektif ≥ 2 meter adalah 0,88.
- e. Terakhir adalah faktor penyesuaian ukuran kota (FCcs). Koridor Jalan Rajawali berada di Kota Surabaya yang memiliki jumlah penduduk sebesar 3,110,187 jiwa di tahun 2012. Berdasarkan angka tersebut, di dalam MKJI 1997, ditetapkan bahwa faktor penyesuaian untuk ukuran kota dengan jumlah lebih dari 3 juta adalah 1,04.

Berikut adalah tabel perhitungan arus lalu lintas, kapasitas jalan, derajat kejenuhan dan tingkat pelayanan jalan pada tiap segmen waktu amatan:

Tabel 4.20 Tingkat Pelayanan Jalan pada Koridor *Heritage* Jalan Rajawali

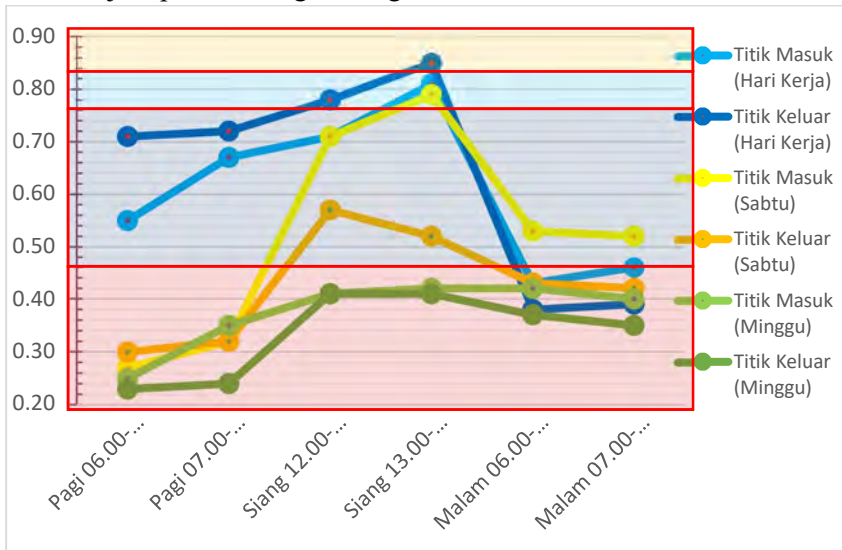
Segmen Waktu	Waktu	Arus Lalu Lintas (smp/jam)	C	DS	LOS
Hari Kerja (Weekday)					
Titik Awal (Masuk)					
Pagi	06.00 – 07.00	3275	5985.4	0.55	C
	07.00 – 08.00	4040	5985.4	0.67	C
Siang	12.00 – 14.00	4272	5985.4	0.71	C
	13.00 – 15.00	4871	5985.4	0.81	D
Malam	18.00 – 19.00	2600	5985.4	0.43	B
	19.00 – 20.00	2776	5985.4	0.46	C

Titik Akhir (Keluar)					
Pagi	06.00 – 07.00	4227	5985.4	0.71	C
	07.00 – 08.00	4328	5985.4	0.72	C
Siang	12.00 – 14.00	4696	5985.4	0.78	D
	13.00 – 15.00	5078	5985.4	0.85	E
Malam	18.00 – 19.00	2267	5985.4	0.38	B
	19.00 – 20.00	2323	5985.4	0.39	B
Hari Libur (Weekend) – Sabtu					
Titik Awal (Masuk)					
Pagi	06.00 – 07.00	1604	5985.4	0.27	B
	07.00 – 08.00	1943	5985.4	0.32	B
Siang	12.00 – 14.00	4241	5985.4	0.71	C
	13.00 – 15.00	4721	5985.4	0.79	D
Malam	18.00 – 19.00	3149	5985.4	0.53	C
	19.00 – 20.00	3112	5985.4	0.52	C
Titik Akhir (Keluar)					
Pagi	06.00 – 07.00	1776	5985.4	0.30	B
	07.00 – 08.00	1919	5985.4	0.32	B
Siang	12.00 – 14.00	3423	5985.4	0.57	C
	13.00 – 15.00	3134	5985.4	0.52	C
Malam	18.00 – 19.00	2557	5985.4	0.43	B
	19.00 – 20.00	2506	5985.4	0.42	B
Hari Libur (Weekend) – Minggu					
Titik Awal (Masuk)					
Pagi	06.00 – 07.00	1508	5985.4	0.25	B
	07.00 – 08.00	2117	5985.4	0.35	B
Siang	12.00 – 14.00	2434	5985.4	0.41	B
	13.00 – 15.00	2528	5985.4	0.42	B
Malam	18.00 – 19.00	2524	5985.4	0.42	B
	19.00 – 20.00	2368	5985.4	0.40	B
Titik Akhir (Keluar)					
Pagi	06.00 – 07.00	1384	5985.4	0.23	B
	07.00 – 08.00	1416	5985.4	0.24	B

Siang	12.00 – 14.00	2476	5985.4	0.41	B
	13.00 – 15.00	2441	5985.4	0.41	B
Malam	18.00 – 19.00	2189	5985.4	0.37	B
	19.00 – 20.00	2071	5985.4	0.35	B

Sumber: Hasil Analisa, 2016

Dari tabel perhitungan tingkat pelayanan jalan atau LOS (Level of Service) diatas, dapat dilihat Jalan Rajawali pada tiap segmen waktu yang telah ditentukan memiliki nilai LOS B, C, D dan E. Berikut adalah grafik dan keadaan lalu lintas yang terjadi pada masing-masing nilai LOS tersebut:



Gambar 4.43 Grafik Drajat Kejenuhan

Sumber: Hasil Analisa, 2016

Berikut adalah penjelasan grafik DS diatas terhadap kondisi lalu lintas berdasarkan Nilai LOS pada tiap segmen waktu:

1. Nilai LOS B (DS=0,20-0,44)

Niali LOS B terjadi pada titik dan segmen waktu sebagai berikut: Sabtu Pagi (Titik Masuk - Titik Keluar); Minggu

Pagi (Titik Masuk - Titik Keluar); Minggu Siang (Titik Masuk - Titik Keluar); Hari Kerja Malam (Titik Masuk - Titik Keluar); Sabtu Malam (Titik Keluar); dan Minggu Malam (Titik Masuk - Titik Keluar). Nilai LOS B menunjukkan kondisi lalu lintas stabil, dimana kecepatan operasi mulai dibatasi oleh kendaraan lainnya dan mulai dirasakan hambatan oleh kendaraan sekitar.

2. Nilai LOS C ($DS=0,45-0,74$)

Niali LOS C terjadi pada titik dan segmen waktu sebagai berikut: Hari Kerja Pagi (Titik Masuk – Titik Keluar); Hari Kerja Siang 12.00-13.00 (Titik Masuk); Sabtu Siang 12.00-13.00 (Titik Masuk – Titik Keluar); Sabtu Siang 13.00-14.00 (Titik Keluar); dan Sabtu Malam (Titik Masuk). Nilai LOS C menunjukkan kondisi lalu lintas masih batas stabil, kecepatan operasi mulai dibatasi dan hambatan dari kendaraan lain semakin besar.

3. Nilai LOS D ($DS=0,75-0,84$)

Niali LOS D terjadi pada titik dan segmen waktu sebagai berikut: Hari Kerja Siang 12.00-13.00 (Titik Keluar); Hari Kerja Siang 13.00-14.00 (Titik Masuk); dan Hari Sabtu Siang 13.00-14.00 (Titik Masuk). Nilai LOS D menunjukkan kondisi lalu lintas mendekati tidak stabil, kecepatan operasi menurun relative cepat akibat hambatan timbul dan kebebasan bergerak relative kecil.

4. Nilai LOS E ($DS=0,85-1,00$)

Sedangkan nilai LOS E terjadi hanya pada Hari Kerja Siang 13.00-14.00 (Titik Keluar). Dimana nilai ini menunjukkan kondisi volume lalu lintas yang sudah mendekati kapasitas jalan, kecepatan rata-rata lebih dari 40 km/jam, dan pergerakan lalu lintas kadang terhambat.

4.2.3 Kualitas Ruang Terbuka Publik pada Koridor *Heritage* Jalan Rajawali

Hasil analisa kualitas ruang terbuka publik pada koridor heritage Jalan Rajawali dapat dilihat pada tabel 4.21 dan 4.22 berikut:

Tabel 4.21 Kualitas Ruang Terbuka Publik Jalan Rajawali

Penggalan	Keterlingkupan	Fasad mencerminkan karakter koridor	Wadah aktivitas (Potensi)	LOS	Kesimpulan (Kualitas)
1	Lemah	Belum	Edukasi	Hari kerja LOS D-E	Sedang
2	Semu	Belum	Rekreasi		Sedang
3	Tdk Terdefinisi	Ok	Edukasi		Cukup Baik
4	Kuat	Ok	Rekreasi		Baik
5	Tdk Terdefinisi	Belum	Pendukung	Hari Sabtu Minggu LOS B-C	Buruk
6	Kuat	Ok	Rekreasi		Baik
7	Semu	Ok	Rekreasi		Cukup Baik

Sumber: Hasil Analisa, 2017

Dapat dilihat pada tabel diatas secara menyeluruh terdapat 4 jenis kualitas ruang terbuka publik yang di miliki Jalan Rajawali, yakni:

1. Kualitas baik, dimiliki oleh penggalan 4 dan 6. Kualitas ini memiliki keterlingkupan kuat, fasad berkarakter *heritage*, dan tinggal melakukan pengembangan potensi aktivitas sebagai penggalan rekreasi tempat masyarakatan berkumpul dan beraktifitas bersama.

2. Kualitas Cukup Baik, dimiliki oleh penggalan 3 dan 7. Kualitas ini memiliki fasad yang sudah berkarakter *heritage*, tinggal melakukan pengembangan pada keterlingkupan ruang dan potensi aktivitasnya.
3. Kualitas Sedang, dimiliki oleh penggalan 1 dan 2. Kualitas ini hanya memiliki potensi aktivitas saja dan masih perlu melakukan perbaikan pada keterlingkupan ruang dan fasad bangunan.
4. Kualitas Buruk, dimiliki oleh penggalan 5. Kualitas ini paling perlu melakukan banyak perbaikan untuk mengoptimalkan fungsinya sebagai ruang terbuka publik baik dari sisi keterlingkupan, karakter fasad dan potensi aktivitasnya.

Tabel 4.22 Output Hasil Sasaran 1 (Aspek Fisik) dan Hasil Sasaran 2 (Aspek Aktivitas)

Aspek Fisik							
Penggalan	Penggalan 1	Penggalan 2	Penggalan 3	Penggalan 4	Penggalan 5	Penggalan 6	Penggalan 7
Karakter Fisik ▪ Kualitas Enclosure ▪ Kualitas Fasad Bangunan	<u>Kualitas Enclosure:</u> Kualitas lemah, ketertutupan pada penggalan ini masih ada namun terasa lemah; kesan keterlingkupan diperkuat oleh elemen <i>softscape</i> -nya yakni deretan pepohonan; serta masih memungkinkan terjadinya interaksi bersama antar pengguna ruang.	<u>Kualitas Enclosure:</u> Kualitas semu, ketertutupan pada penggalan ini mulai menghilang; namun kesan keterlingkupan semu masih bisa dirasakan karena kehadiran elemen <i>softscape</i> -nya yakni deretan pepohonan; kemungkinan terjadinya interaksi bersama antar pengguna mulai menghilang dan interaksi antar bangunan sukar dirasakan. Hal ini membuat kesan Jalan Rajawali sebagai ruang terbuka publik mulai menghilang.	<u>Kualitas Enclosure:</u> Kualitas tidak terdefinisi, kualitas keterlingkupan atau ketertutupan ruang kemungkinan terasa namun sulit didefinisikan; hal ini tidak menutup kemungkinan terjadinya interaksi bersama antar pengguna ruang.	<u>Kualitas Enclosure:</u> Kualitas kuat, keseluruhan bangunan dan detilnya serta kesinambungan ya dengan lingkungan sekitarnya masih diperhatikan oleh pengguna ruang, sehingga karakter visual dari fasad bangunan sangat mempengaruhi persepsi pengguna ruang terhadap karakter koridor <i>Heritage</i> Jalan Rajawali yang terbentuk; dan sangat memungkinkan terjadinya interaksi bersama oleh pengguna ruang.	<u>Kualitas Enclosure:</u> Kualitas tidak terdefinisi, kualitas keterlingkupan atau ketertutupan ruang kemungkinan terasa namun sulit didefinisikan; hal ini tidak menutup kemungkinan terjadinya interaksi bersama antar pengguna ruang.	<u>Kualitas Enclosure:</u> Kualitas kuat, keseluruhan bangunan dan detilnya serta kesinambungan a dengan lingkungan sekitarnya masih diperhatikan oleh pengguna ruang, sehingga karakter visual dari fasad bangunan sangat mempengaruhi persepsi pengguna ruang terhadap karakter koridor <i>Heritage</i> Jalan Rajawali yang terbentuk; dan sangat memungkinkan terjadinya interaksi bersama oleh pengguna ruang.	<u>Kualitas Enclosure:</u> Kualitas semu, ketertutupan pada penggalan ini memiliki kesan keterlingkupan yang terasa semu karena dibentuk dari elemen pepohonan; sedangkan pagar/tembok pembatas tidak mempengaruhi keterlingkupan karena tingginya yang tidak sebanding dengan lebar koridor.

	<p><u>Kualitas Fasad: Penggalan 1</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Style bangunan tidak mencerminkan karakter koridor heritage ▪ Warna dinding yang terlalu beragam sehingga kesinambungan antar bangunan tidak terasa pada penggalan ini. ▪ Pagar fasad tertutup pada sisi selatan menciptakan kesan tidak adanya transparansi antar ruang publik dan privat. Namun ini dapat di maklumi karena terjadi pada bangunan Sekolah yang memang membutuhkan suasana kondusif dalam 	<p><u>Kualitas Fasad: Penggalan 2 (barat)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Style bangunan tidak mencerminkan karakter koridor heritage. ▪ Bentuk dan warna atap di kedua sisi tidak harmonis dengan beragamnya bentuk atap yakni atap datar dan atap genting segitiga coklat. <p><u>Penggalan 2 (timur)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Lukisan graffiti pada pagar tertutup, hal ini memberikan daya tarik tersendiri pada penggalan ini. 	<p><u>Kualitas Fasad: Penggalan 3</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Sisi utara dan sisi selatan memiliki karakter yang sangat berbeda, meski begitu setiap sisi memiliki kesinambungan antar bangunan masing-masing. ▪ Sebagian style bangunan sisi utara sudah mencerminkan karakter koridor heritage. ▪ Ada ketimpangan pada sisi selatan di blok pedestrian yang berbeda yakni proporsi 1:6 meter besebelahan dengan proporsi 1:4 meter. 	<p><u>Kualitas Fasad: Penggalan 4</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Sebagian besar style bangunan sudah mencerminkan karakter koridor heritage. ▪ Pada bangunan poliklinik polantas memiliki ketimpangan dengan bangunan sekitarnya, yakni: ketinggian 1 lantai diantara bangunan 2 lantai; bentuk atap paling berbeda berupa genting segitiga coklat dan tinggi tidak proporsional; 	<p><u>Kualitas Fasad: Penggalan 5</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Sebagian besar style bangunan adalah bergaya modern yang bertolak belakang dengan karakter koridor heritage. ▪ Ketidakharmonisan dipengaruhi oleh jumlah lantai, penggunaan material kaca pada dinding, dan tidak terbaginya dinding fasad sesuai proporsi manusia. 	<p><u>Kualitas Fasad: Penggalan 6</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Sebagian besar style bangunan sudah mencerminkan karakter koridor heritage. ▪ Adanya ketimpangan di ujung kanan sisi selatan pada dengan proporsi 1:3 meter dan 1:2 meter, dengan ketinggian 2 lantai. Hal ini sangat mengurangi kualitas keharmonisan dan kesinambungan antar bangunan. 	<p><u>Kualitas Fasad: Penggalan 7</u></p> <p>Style bangunan mencerminkan karakter koridor heritage dan proporsi serta ketinggian masih harmonis dengan penggalan 6.</p>
--	---	--	--	--	---	--	--

	kegiatan belajar mengajar.						
Aspek Aktivitas							
Pola Aktivitas Pemanfaatan Ruang	<p>Dari hasil observasi <i>behavioral mapping</i> dapat disimpulkan bahwa koridor Jalan Rajawali saat hari kerja cenderung dimanfaatkan sebagai ruang publik di malam hari dengan bertambahnya titik-titik PKL, saat hari libur (sabtu) tidak banyak berubah dibanding dengan hari kerja hanya saja saat pagi didominasi oleh aktivitas olahraga, sedangkan hari libur minggu koridor aktif hanya di pagi hari di dominasi oleh aktivitas olahraga.</p> <p><u>Aktivitas Dinamis</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Berjalan Kaki Umumnya koridor Jalan Rajawali dimanfaatkan sebagai jalur sirkulasi jarak dekat, karena pergerakan titik awal dan titik akhir perjalanan masih teramati, yakni hanya berkisar antara angkutan/kendaraan ke bangunan atau persimpangan jalan ke angkutan dan sebaliknya. Hal ini terjadi di hari kerja (pagi dan siang) dan hari sabtu (siang dan malam). Perbedaan yang mencolok terjadi di hari kerja siang dengan banyaknya siswa SMP pulang sekolah berjalan ke arah terminal bayangan, serta di sabtu malam dengan banyaknya kelompok anak muda yang berjalan bergerombol ke arah JMP. Sedangkan di hari kerja malam, hari sabtu pagi dan hari minggu (siang dan malam), aktivitas pergerakan terlihat sepi dan hanya terlihat di sekitar titik pemberhentian angkutan. Untuk minggu malam aktivitas pergerakan berjalan kaki hanya ada pada jalur pedestrian sisi utara. ▪ Bersepeda dan becak Aktivitas pergerakan lainnya di jalur pedestrian adalah bersepeda, khususnya di hari kerja (pagi dan siang) pengguna ruang yang bersepeda lebih memilih melalui jalur pedestrian ketimbang jalur kendaraan. Sedangkan sabtu dan minggu pesepeda menggunakan jalur kendaraan, meskipun ada sebagian yang tetap memilih menggunakan jalur pedestrian. Untuk aktivitas kendaraan tidak bermotor yakni becak terlihat lalu lalang searah dan tidak searah disisi kiri jalur kendaraan. <p><u>Aktivitas Statis</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Secara umum aktivitas optional dan sosial yang terjadi di ruang koridor Jalan Rajawali sangat dipengaruhi oleh Pedagang Kaki Lima (PKL). Pola aktivitas PKL pada hari kerja dan hari libur sabtu cenderung sama yakni semakin bertambah di setiap segmen waktu, terutama di malam hari. Bertambahnya PKL memanfaatkan ruang-ruang di jalur pedestrian dan ruang pada setback bangunan pada saat bangunan tidak beroperasi. Sedangkan di hari minggu (pagi, siang dan malam) aktivitas PKL cenderung stabil dan sedikit. ▪ Pola pemanfaatan ruang koridor Jalan Rajawali sebagai ruang terbuka publik secara keseluruhan pada hari kerja dan hari libur sabtu cenderung sama, hanya saja di sabtu malam penggunaan ruang koridor semakin meningkat. Sedangkan di hari minggu justru hanya terlihat hidup di pagi hari dengan di dominasi oleh aktivitas olahraga. 						
<u>Penggalan 1:</u>	<u>Penggalan 2:</u>	<u>Penggalan 3:</u>	<u>Penggalan 4:</u>	<u>Penggalan 5:</u>	<u>Penggalan 6:</u>	<u>Penggalan 7:</u>	
▪ Adanya aktivitas orang tua mengantarkan	▪ Adanya event senam bersama untuk	▪ Adanya aktivitas produksi	▪ Di hari kerja dan hari sabtu pagi dan siang,	▪ Tidak banyak aktivitas optional dan	▪ Adanya aktivitas produksi pabrik	▪ Adanya event rutin senam bersama setiap	

	<p>siswa di hari kerja pagi sehingga pada penggalan ini, terlihat motor-motor menumpuk dan mengganggu aktivitas kendaraan. Hal ini juga tidak aman bagi siswa yang berjalan kaki atau pun diantar orang tua.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Adanya siswa SMP yang beraktivitas berolahraga berkeliling di jalur pedestrian sekitar sekolah pada sabtu pagi. 	<p>masyarakat umum di halaman parkir Giant Swalayan pada sabtu dan minggu pagi.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Banyak bapak-bapak yang menunggu istrinya senam, duduk di atas jalur pedestrian atau di atas motor mereka. ▪ Aktivitas optional dan sosial lainnya di pengaruhi oleh keberadaan PKL makanan, namun ketidaktersediaan fasilitas tempat duduk menimbulkan perilaku naiknya motor-motor di atas jalur pedestrian yang digunakan sebagai tempat duduk mereka ketika 	<p>pabrik besi/baja pada hari kerja dan hari sabtu mulai siang hingga sore hari.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Pada Sabtu pagi, adanya aktivitas siswa TK berolahraga bersama di halaman sekolah TK Perjuangan yang berhadapan langsung dengan jalur pedestrian. ▪ Adanya anak-anak bermain sepeda di jalur pedestrian pada hari sabtu pagi dan minggu siang. ▪ Orang tua murid TK duduk-duduk di atas trotoar menunggu anaknya. 	<p>adanya para pekerja dan masyarakat umum duduk-duduk bersandar di pot tanaman permanen.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Hampir setiap malam hari, adanya para supir, tukang becak dan masyarakat umum yang beraktivitas nonton bareng dan berkumpul di bangku kayu (ilegal) milik PKL. Terutama di malam minggu (sabtu malam) banyak masyarakat umum berkumpul duduk di pot tanaman permanen. ▪ Hari minggu aktivitas optional dan sosial hampir tidak ada kecuali sedikit 	<p>sosial pada penggalan ini</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Hanya adanya aktivitas mengatri ATM dan secutity yang memantau keamanan. ▪ Namun di minggu pagi terdapat adanya masyarakat umum yang berfoto-foto di taman tanaman milik Bank BRI. 	<p>minuman di hari kerja dan sabtu.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Kunjungan industri dari siswa SMK di Hotel Ibis. ▪ Umumnya pada tiap segmen waktu adanya masyarakat umum yang berdiri bersandar di tembok bangunan sambal menunggu angkutan di Terminal Bayangan. ▪ Hampir setiap malam adanya aktivitas duduk lesehan diatas tiker milik PKL sambil makan dan ngobrol ▪ Sabtu siang anak-anak bermain di jalur pedestrian ▪ Wisatawan berfoto-foto di sekitar Gedung Internatio dan Hotel Ibis 	<p>senin, rabu dan sabtu malam hari di Taman Jayegrono.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Banyaknya pangkalan kendaraan umum karena penggalan ini masih bagian dari terminal bayangan ▪ Beragam aktivitas optional dan sosial banyak terjadi di Taman Jayengrono hampir disetiap segmen waktu. Diantaranya berolahraga, berkumpul, bersantai tidur-tiduran, bermain layang-layang, sepeda, dan sepatu roda, aberfoto atau sekedar duduk melihat-lihat dan membaca koran.
--	--	--	--	---	--	---	---

		<p>berkumpul. Hal ini terjadi pada hari kerja siang dimana berkumpulnya siswa SMA diatas motor mereka di jalur pedestrian sambil jajan di PKL</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Adanya aktivitas berfoto-foto pada tembok graffiti pada sabtu malam. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pada Sabtu malam dan Minggu malam, Banyak kelompok pemuda berkumpul duduk santai diatas motor di jalur pedestrian dekat SPBU 	interaksi di sekitar PKL.			
	Potensi: Koridor edukasi	Potensi: Koridor rekreasi	Potensi: Koridor edukasi	Potensi: Koridor rekreasi	Potensi: Koridor pendukung	Potensi: Koridor rekreasi	Potensi: Koridor rekreasi

Pola Aktivitas Kendaraan dilihat dari Tingkat Pelayanan Jalan (LOS)				
		Pagi	Siang	Malam
	Hari Kerja	06.00-07.00 : LOS C – LOS C 07.00-08.00 : LOS C – LOS C	12.00-13.00 : LOS C – LOS D 13.00-14.00 : LOS D – LOS E	18.00-19.00 : LOS B – LOS B 19.00-20.00 : LOS B – LOS B
	Hari Sabtu	06.00-07.00 : LOS B – LOS B 07.00-08.00 : LOS B – LOS B	12.00-13.00 : LOS C – LOS C 13.00-14.00 : LOS D – LOS C	18.00-19.00 : LOS C – LOS B 19.00-20.00 : LOS C – LOS B
	Hari Minggu	06.00-07.00 : LOS B – LOS B 07.00-08.00 : LOS B – LOS B	12.00-13.00 : LOS B – LOS B 13.00-14.00 : LOS B – LOS B	18.00-19.00 : LOS B – LOS B 19.00-20.00 : LOS B – LOS B
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Nilai LOS B menunjukkan kondisi lalu lintas stabil, dimana kecepatan operasi mulai dibatasi oleh kendaraan lainnya dan mulai dirasakan hambatan oleh kendaraan sekitar. ▪ Nilai LOS C menunjukkan kondisi lalu lintas masih batas stabil, kecepatan operasi mulai dibatasi dan hambatan dari kendaraan lain semakin besar. ▪ Nilai LOS D menunjukkan kondisi lalu lintas mendekati tidak stabil, kecepatan operasi menurun relative cepat akibat hambatan timbul dan kebebasan bergerak relative kecil. ▪ Nilai LOS E menunjukkan kondisi volume lalu lintas yang sudah mendekati kapasitas jalan, kecepatan rata-rata lebih dari 40 km/jam, dan pergerakan lalu lintas kadang terhambat. 			

Sumber: Analisis Penulis, 2016



BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil sasaran satu yaitu mengidentifikasi karakter fisik koridor Jalan Rajawali maka didapat output tipologi ruang berdasarkan karakter dinding jalan. Kemudian dari tipologi tersebut didapatkan hasil nilai kualitas *enclosure* dan kualitas fasad bangunan. Dari analisis kualitas *enclosure* maka didapatkan 4 kategori kualitas *enclosure* yang dimiliki oleh koridor Jalan Rajawali yakni kualitas *enclosure* kuat yaitu penggalan 4 dan penggalan 6; kualitas *enclosure* lemah yaitu pada penggalan 1; kualitas *enclosure* semu yaitu pada penggalan 2 dan Penggalan 7; serta kualitas *enclosure* tak terdefinisikan yaitu pada penggalan 3 dan penggalan 5. Berdasarkan hasil analisis kualitas fasad bangunan maka didapatkan penggalan-penggalan yang memiliki fasad mendukung karakter koridor heritage diantaranya pada penggalan 2, 4, 5, 6 dan 7. Sedangkan penggalan 1 dan 2 merupakan penggalan dengan fasad yang tidak sesuai dengan karakter koridor heritage sehingga perlunya dilakukan peremajaan fasad bangunan.

Berdasarkan hasil sasaran dua yaitu mengidentifikasi karakter aktivitas pada ruang koridor Jalan Rajawali maka didapat dua output yakni pola aktivitas pemanfaatan ruang publik dan karakter aktivitas kendaraan. Dari hasil observasi *behavioral mapping* dapat disimpulkan bahwa koridor Jalan Rajawali saat hari kerja cenderung dimanfaatkan sebagai ruang publik di malam hari dengan bertambahnya titik-titik PKL, saat hari libur (sabtu) tidak banyak berubah dibanding

dengan hari kerja hanya saja saat pagi didominasi oleh aktivitas olahraga, sedangkan hari libur minggu koridor aktif hanya di pagi hari di dominasi oleh aktivitas olahraga. Dari hasil analisis aktivitas kendaraan didapatkan nilai *Level Of Service* (LOS) jalur kendaraan pada koridor Jalan Rajwali diantaranya LOS B, C, D dan E. LOS B dan C cenderung terjadi di hari libur, sedangkan LOS D dan E terjadi di hari kerja.

Secara keseluruhan kualitas ruang terbuka publik yang dimiliki koridor heritage Jalan Rajawali Surabaya memiliki kualitas baik pada penggalan 4 dan 6, kualitas cukup baik pada penggalan 3 dan 7, kualitas sedang pada penggalan 1 dan 2, serta kualitas paling buruh ada pada penggalan 5.

5.2 Rekomendasi

1. Perlu adanya sosialisasi dan koordinasi antara pemerintah dan sektor swasta yang berkepentingan di koridor Jalan Rajwali terkait hal akan pentingnya pembangunan yang mendukung karakter kawasan.
2. Diperlukan peran serta semua pihak (pemerintah dan masyarakat) untuk memaksimalkan pemanfaatan ruang terbuka kota berupa jalan, terlebih pada kawasan bersejarah sebagai ruang sosialisasi dan edukasi bagi masyarakat kota, bukan hanya sekedar ruang untuk kendaraan.
3. Perlu adanya penelitian lanjutan terkait strategi pengembangan seperti apa yang dapat diterapkan berdasarkan konsep *livable streets* yang mempertimbangkan kualitas-kualitas ruang terbuka publik yang sudah dimiliki Jalan Rajawali.



DAFTAR PUSTAKA

DAFTAR PUSTAKA

- Aan Komariah dan Djam'an Satori, 2010, Metodologi Penelitian Kualitatif. Bandung : Alfabeta.
- Anggriani, N. 2011. Ruang Terbuka Hijau Diperkotaan. Klaten: Penerbit Yayasan Humaniora.
- Anggriani, N. 2009. Pedestrian Ways Dalam Perancangan Kota. Klaten: Penerbit Yayasan Humaniora.
- Appleyard, Bruce. 2006. At Home in The Zone : Creating livable streets in the U.S.
- Appleyard, Donald. 1981. Livable Streets. Los Angeles : University of California Press.
- Arifin, Z., Ikaputra, Saifullah, A. 2004. Arahan Penataan Ruang Jalan Sebagai Ruang Publik pada Kawasan Komersial Kajian Pada Setting Elemen Fisik dan Aktifitas. Teknosains, 17(3), Juli 2004 : Universitas Gadjah Mada, Jogjakarta.
- Bevan, Timothy A., et al., 2007, Sustainable Urban Street Design and Assesment, 3rd Urban Street Symposium, Seattle, Washington, USA, <http://www.seattle.gov/transportation/.../SustainableStreetsFinal6-22-07.pdf>
- Booth, Norman K. 1987. Unsur-Unsur Dasar Perancangan Arsitektur Lansekap: Jilid 1. Departemen of Landscape Achitecture. Ohio State University. Ahli Bahasa: Shamsuri A. Ghaffar dan Iwan Ismaun.
- Carr, S., Francis, Mark., Rivlin, Leanne G. & Stone, Andrew M. 1992. Public Space. Cambridge : Cambridge University Press.
- Carmona M, Health T, Oc T, and Tiesdell S. 2003. Public Places, Urban Space. The Dimension of Urban Design. Great Britain: Architecture Press.
- Ching, Francis D.K. 1996. Architecture : From, Space And Order. Van Nostrand Reinhold Company. New York.

- Choudhury, Angana. 2008. Identifying The Criteria That Sustain Livable streets: Master's Report. University of Arizona, Tucson.
- Danardi, R. W., Antariksa, Hariyani, S. 2010. "Pelestarian Lingkungan dan Bangunan Kuno di Koridor Jalan Rajawali Kota Surabaya". Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota. Malang : Universitas Brawijaya.
- Darmawan, E. (2007). Peranan Ruang Publik dalam Perancangan Kota (Urban Design). Pidato Pengukuhan Upacara Penerimaan Jabatan Guru Besar dalam Ilmu Arsitektur Fakultas Teknik Universitas Diponegoro. Semarang: Universitas Diponegoro.
- Departemen Pekerjaan Umum. 1998. Keputusan Menteri Pekerjaan Umum Republik Indonesia No. 468/KPTS/1998 Tentang Persyaratan Teknis Aksesibilitas pada Bangunan dan Lingkungan.
- Direktorat Jendral Penataan Ruang, PU. 2008. Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 05/PRT/M/2008 Tentang Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Ruang Terbuka Hijau di Kawasan Perkotaan.
- Direktorat Jendral Penataan Ruang, PU. 2014. Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 03/PRT/M/2014 Tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan.
- Eligius, Egi. 2015. Taman Jayengrono, Taman Tertua & Taman Perjuangan. www.discover-surabaya.com. Terbit 10 Oktober 2015. Diakses 20 September 2016.
- Garnham H.L. 1985. Maintaining The Spirit of Place, A Process for The Preservation of Town Character. Mesa Arizona: PDA Publishers Corporation.
- Gehl, Jan. 2011. *"Life Between Buildings : Using Public Space"* Translate by Jo Koch. Library of Congress Cataloging in Publication Data. Washington, DC: Island Press.

- Gunadi, S. 1995. Pedoman Perencanaan Tapak dan Lingkungan. Utama Press kota.
- Handinoto. 1996. Perkembangan Kota dan Arsitektur Kolonial Belanda di Surabaya (1870-1940), Yogyakarta: Penerbit ANDI Yogyakarta.
- Hakim, R dan H. Utomo. 2003. Komponen Perancangan Arsitektur Lansekap: Prinsip, Unsur dan Aplikasi Desain, Jakarta: Penerbit Bina Aksara.
- Hapsari, II., dan Indradjati, PN. 2015. Strategi Revitalisasi Kawasan Jembatan Merah Surabaya. SAPPK, ITB.
- Haryadi B Setiawan, 1995. Arsitektur Lingkungan Dan Perilaku. Yogyakarta. Direktorat Jendral Pendidikan.
- Hartanti, NB. 2014. Street as Livable Space in the Urban Settlement. SAPPK Institut Teknologi Bandung.
- Iswanto, Danoe. 2006. Kajian Ruang Publik Ditinjau dari Segi Proporsi / Skala dan Enclosure.
- Jacobs, Allan B. (1995). Great Streets, United States of America: MIT Press.
- Jacobs, Jane. 1961. The Death and Life of Great American Cities. Penerbit: Random House. Didigitalkan 19 Desember 2007.
- Kamil, R. 2015. Mengubah Dunia Bareng-bareng. Januari. Jakarta: Penerbit Kaifa.
- Lusher, L, et all. 2008. Streets to Live By: How livable streets design can bring economic, health and quality of live benefits to New York City. www.transalt.org
- Lynch, Kevin. 1976. Managing the Sense of a Region. MIT Press. ISBN 0-262-12072-0
- Metro Regional Services. 1997. Creating Livable Streets: Streets Design Guidelines for 2040. Diakses 12 Februari 2015. Metro's web site: www.metro-region.org
- Moughtin, Cliff. 2003. Urban Design: Street and Square. Architectural Press. Di akses pada 5 September 2016 https://issuu.com/mrkextreme/docs/design_street_and_square_by_j._c.
-

- National Research Council. 2002. Community and Quality of Life. Diakses pada 5 September 2016 <https://www.nap.edu/read/10262/chapter/4>
- Pemerintah Kota Surabaya. 2012. Rencana Tata Ruang Strategis Kawasan Kota Lama Surabaya.
- Pemerintah RI. 1946. Surat Keputusan Penetapan Pemerintah No. 9/UM/1946 tentang Hari Pahlawan Nasional 10 November 1945.
- Rapoport A. 1977. Human Aspect of Human Form: Towards a Man Environment Approach to Urban Form and Design, Oxford
- Shirvani, Hamid. 1985. The Urban Design Process. New York: Van Nostrad Reinhold Company, Inc.
- Sugiyono. 2009. Statistika Untuk Penelitian. Bandung: Alfabeta.
- Sulistyo, B.W. 2012. Diferensiasi dan Redefinisi Ruang Terbuka Publik Kota Melalui Pemaknaan Jiwa Tempat (Spirit of Place). Jurnal IPTEK Vol 16 No.1 Mei 2012. Di akses pada 11 oktober 2015 <http://jurnal.itats.ac.id/wp-content/uploads/2013/06/2.-BROTO-FINAL-hal-9-16.pdf>
- Taolin, Tetriana V. O. 2008. Kualitas Ruang Publik Kota Pada Kawasan TOD. Skripsi Departemen Arsitektur Fakultas Teknik Universitas Indonesia.
- UN-HABITAT. 2015. "*Public Space for All*". Diakses pada 3 Oktober 2015. <http://unhabitat.org/public-spaces-for-all-2/>
- Undang-Undang RI, No. 11. 2010. Tentang Cagar Budaya.
- Yuri, Viorensia. (2012). Metodologi Penelitian. Diunduh dari www.scribd.com pada tanggal 30 Mei 2015.
-



LAMPIRAN

Pendataan observasi per blok amatan (Blok)

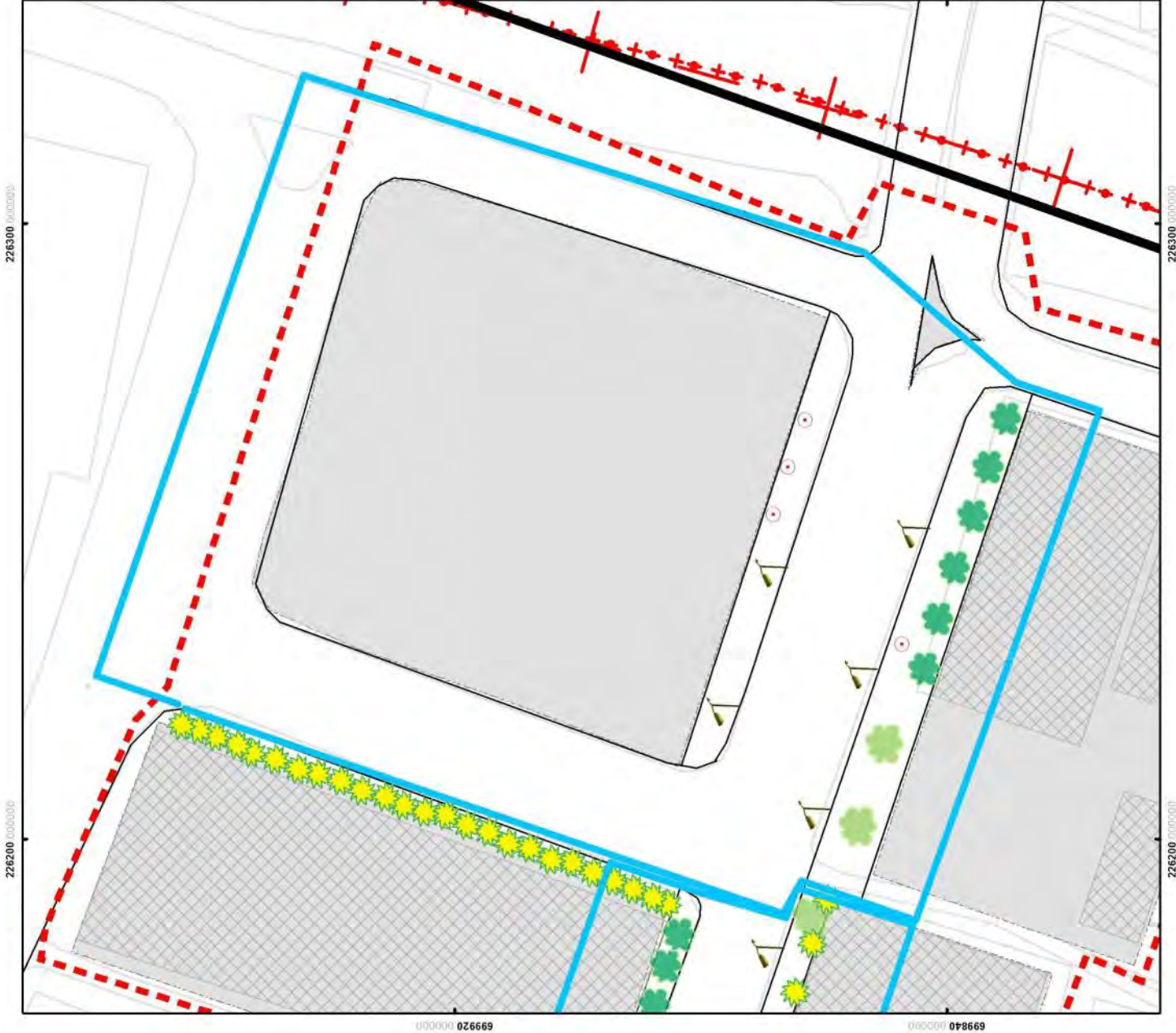
Elemen amatan	Catatan (ukuran/ tinggi/ lebar/ jarak/ sebaran)
Lebar Trotoar	
Jalur hijau dan pepohonan di jalur pedestrian	
Jalur penyebrangan	
Street Furniture	Lampu penerangan jalan
	Lampu penerangan pedestrian
	Pagar pengaman
	Tempat duduk
	Tempat sampah
	Halte/Shelter
	Telepon umum
	Lainnya..
Penandaan	Petunjuk arah
	Rambu lalu lintas
	Media iklan
	Lain-lain

Teknik Behavior Mapping (Place-Centered Mapping)

Aktivitas Pendukung (Sektor Informal)			
Jenis Aktivitas	Simbol/Nomor Pada Peta	Durasi/ Lama Aktivitas	Catatan
PKL (Warung Eceran)			
PKL (Tambal Ban)			
PKL (Tenda Kuliner)			
Pedagang Asongan (Makanan/Minuman)			
Jasa <i>Entertainment</i> (Pengamen, dll)			
Pangkalan Becak Pangkalan Taksi			
Lainnya...			

[illegible]

<p>Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan Institut Teknologi Sepuluh Nopember Surabaya 2016</p>													
<p>Pengembangan Koridor Heritage Jalan Rajawali Surabaya Sebagai Ruang Terbuka Publik Berdasarkan Konsep Livable Streets</p>													
<p>Peta Unit Amatan Behavioral Mapping (Unit 1)</p>													
<p>IDENTITAS PENGAMAT</p> <table border="1"> <tr> <td colspan="2"> <p>Nama :</p> </td> </tr> <tr> <td colspan="2"> <p>No. Hp/Alamat :</p> </td> </tr> <tr> <td> <p>WAKTU</p> </td> <td> <p>AMATAN</p> </td> </tr> <tr> <td colspan="2"> <p>WEEKDAY or WEEKEND (Senin/ Sabtu/ Minggu)</p> </td> </tr> <tr> <td> <p>Pagi (06.00-08.00)</p> </td> <td> <p>Siang (12.00-14.00)</p> </td> </tr> <tr> <td colspan="2"> <p>Malam (06.00-08.00)</p> </td> </tr> </table>		<p>Nama :</p>		<p>No. Hp/Alamat :</p>		<p>WAKTU</p>	<p>AMATAN</p>	<p>WEEKDAY or WEEKEND (Senin/ Sabtu/ Minggu)</p>		<p>Pagi (06.00-08.00)</p>	<p>Siang (12.00-14.00)</p>	<p>Malam (06.00-08.00)</p>	
<p>Nama :</p>													
<p>No. Hp/Alamat :</p>													
<p>WAKTU</p>	<p>AMATAN</p>												
<p>WEEKDAY or WEEKEND (Senin/ Sabtu/ Minggu)</p>													
<p>Pagi (06.00-08.00)</p>	<p>Siang (12.00-14.00)</p>												
<p>Malam (06.00-08.00)</p>													
<p>Legenda</p> <ul style="list-style-type: none"> Batasan Penelitian Deretan Kavling Bangunan 													
<p>Coordinate System: WGS 1984 UTM Zone 49S Projection: Transverse Mercator Datum: WGS 1984</p>													
<p>SKALA 0 10 20 40 Meters</p> <p>Sumber : Peta Garis Surabaya 2012 Survei Primer 2016</p>													





Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota
Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan
Institut Teknologi Sepuluh Nopember
Surabaya 2016

Pengembangan Koridor Heritage Jalan Rajawali
Surabaya Sebagai Ruang Terbuka Publik
Berdasarkan Konsep Livable Streets

Peta Unit Amatan Behavioral Mapping (Unit 2)

Legenda

- Batasan Penelitian
- Deretan Kavling
- Bangunan

IDENTITAS PENGAMAT

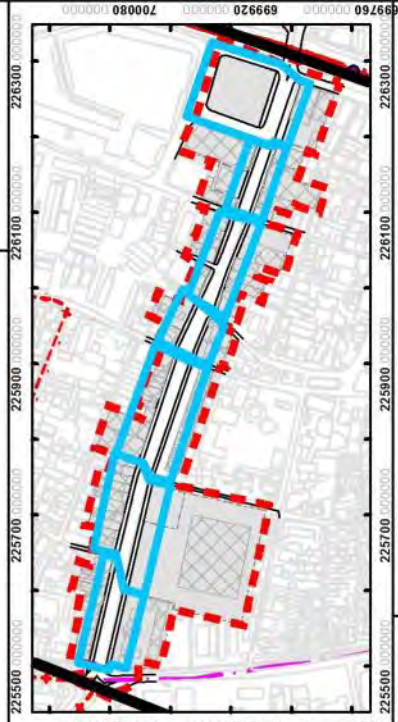
Nama :

No.Hp/Alamat :

WAKTU AMATAN

WEEKDAY or WEEKEND
(Senin/ Sabtu/ Minggu)

Pagi (06.00-08.00)
Siang (12.00-14.00)
Malam (06.00-08.00)



Coordinate System: WGS 1984 UTM Zone 49S
Projection: Transverse Mercator
Datum: WGS 1984

SKALA

1:1,000

0 10 20 40 Meters

Sumber :
Peta Garis Surabaya 2012
Survei Primer 2016





Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota
Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan
Institut Teknologi Sepuluh Nopember
Surabaya 2016

Pengembangan Koridor Heritage Jalan Rajawali
Surabaya Sebagai Ruang Terbuka Publik
Berdasarkan Konsep Livable Streets

Peta Unit Amatan Behavioral Mapping (Unit 3)

Legenda

- Batasan Penelitian
- Deretan Kavling
- Bangunan

IDENTITAS PENGAMAT

Nama :

No.Hp/Alamat :

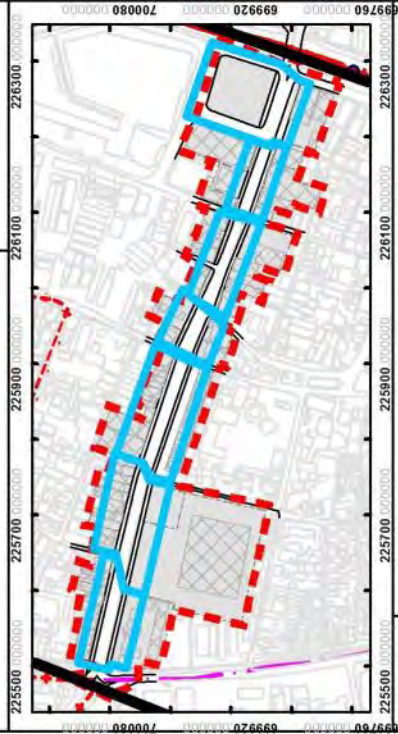
WAKTU AMATAN

WEEKDAY or WEEKEND
(Senin/ Sabtu/ Minggu)

Pagi (06.00-08.00)

Siang (12.00-14.00)

Malam (06.00-08.00)



Coordinate System: WGS 1984 UTM Zone 49S
Projection: Transverse Mercator
Datum: WGS 1984

SKALA

1:1,000

0 10 20 40 Meters

Sumber :
Peta Garis Surabaya 2012
Survei Primer 2016



Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota
Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan
Institut Teknologi Sepuluh Nopember
Surabaya 2016

Pengembangan Koridor Heritage Jalan Rajawali
Surabaya Sebagai Ruang Terbuka Publik
Berdasarkan Konsep Livable Streets

Peta Unit Amatan Behavioral Mapping (Unit 4)

Legenda

- Batasan Penelitian
- Deretan Kavling
- Bangunan

IDENTITAS PENGAMAT

Nama :

No.Hp/Alamat :

WAKTU AMATAN

WEEKDAY or WEEKEND
(Senin/ Sabtu/ Minggu)

Pagi (06.00-08.00)
Siang (12.00-14.00)
Malam (06.00-08.00)



Coordinate System: WGS 1984 UTM Zone 49S
Projection: Transverse Mercator
Datum: WGS 1984

SKALA
0 10 20 40
Meters

Sumber :
1:1,000
Peta Garis Surabaya 2012
Survei Primer 2016





Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota
Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan
Institut Teknologi Sepuluh Nopember
Surabaya 2016

Pengembangan Koridor Heritage Jalan Rajawali
Surabaya Sebagai Ruang Terbuka Publik
Berdasarkan Konsep Livable Streets

Peta Unit Amatan Behavioral Mapping (Unit 5)

Legenda

- Batasan Penelitian
- Deretan Kavling
- Bangunan

IDENTITAS PENGAMAT

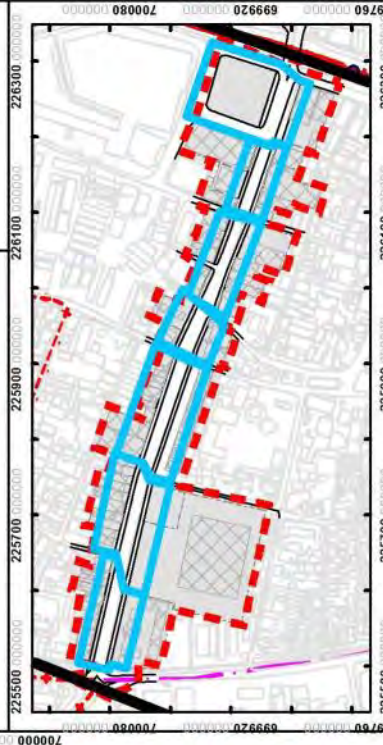
Nama :

No.Hp/Alamat :

WAKTU AMATAN

WEEKDAY or WEEKEND
(Senin/ Sabtu/ Minggu)

Pagi (06.00-08.00)
Siang (12.00-14.00)
Malam (06.00-08.00)



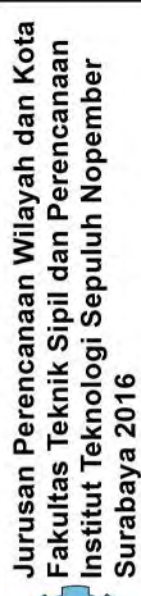
Coordinate System: WGS 1984 UTM Zone 49S
Projection: Transverse Mercator
Datum: WGS 1984

SKALA
0 10 20
Meters

1:1,000
40
Meters

Sumber :
Peta Garis Surabaya 2012
Survei Primer 2016





Peta Unit Amatan Behavioral Mapping (Unit 6)

IDENTITAS PENGAMAT

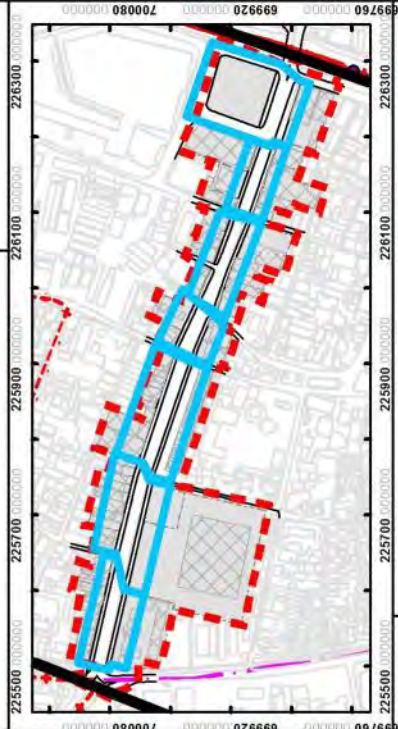
Nama :

No.Hp/Alamat :

WAKTU	AMATAN
08.00	08.00
08.15	08.15
08.30	08.30
08.45	08.45
09.00	09.00
09.15	09.15
09.30	09.30
09.45	09.45
10.00	10.00
10.15	10.15
10.30	10.30
10.45	10.45
11.00	11.00
11.15	11.15
11.30	11.30
11.45	11.45
12.00	12.00
12.15	12.15
12.30	12.30
12.45	12.45
13.00	13.00
13.15	13.15
13.30	13.30
13.45	13.45
14.00	14.00
14.15	14.15
14.30	14.30
14.45	14.45
15.00	15.00
15.15	15.15
15.30	15.30
15.45	15.45
16.00	16.00
16.15	16.15
16.30	16.30
16.45	16.45
17.00	17.00
17.15	17.15
17.30	17.30
17.45	17.45
18.00	18.00
18.15	18.15
18.30	18.30
18.45	18.45
19.00	19.00
19.15	19.15
19.30	19.30
19.45	19.45
20.00	20.00
20.15	20.15
20.30	20.30
20.45	20.45
21.00	21.00
21.15	21.15
21.30	21.30
21.45	21.45
22.00	22.00
22.15	22.15
22.30	22.30
22.45	22.45
23.00	23.00
23.15	23.15
23.30	23.30
23.45	23.45
24.00	24.00

WEEKDAY or WEEKEND
(Senin/ Sabtu/ Minggu)

Pagi	(06.00-08.00)
Siang	(12.00-14.00)
Malam	(06.00-08.00)



Coordinate System: WGS 1984 UTM Zone 49S
Projection: Transverse Mercator
Datum: WGS 1984

Coordinate System: WGS 1984 UTM Zone 49S

Projection: Transverse Mercator

SKALA 0 10

1:1,000
40 Meters

Sumber :
Peta Garis Surabaya 2012
Survei Primer 2016

<p>Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan Institut Teknologi Sepuluh Nopember Surabaya 2016</p>		<p>Pengembangan Koridor Heritage Jalan Rajawali Surabaya Sebagai Ruang Terbuka Publik Berdasarkan Konsep Livable Streets</p>		<p>Peta Unit Amatan Behavioral Mapping (Unit 7)</p>	
<p>IDENTITAS PENGAMAT</p> <p>Nama :</p> <p>No.Hp/Alamat :</p>		<p>WAKTU</p> <p>AMATAN</p> <p>WEEKDAY or WEEKEND (Senin/ Sabtu/ Minggu)</p> <p>Pagi (06.00-08.00) Siang (12.00-14.00) Malam (06.00-08.00)</p>		<p>Legenda</p> <p>--- Batasan Penelitian</p> <p>Deretan Kavling</p> <p>Bangunan</p>	
<p>SKALA</p> <p>0 10 20 40 Meters</p>		<p>Coordinate System: WGS 1984 UTM Zone 49S Projection: Transverse Mercator Datum: WGS 1984</p>		<p>Sumber : Peta Garis Surabaya 2012 Survei Primer 2016</p>	



BIOGRAFI PENULIS



Penulis dengan nama lengkap Sonya Khaerunnisa lahir di kota Jakarta pada tanggal 19 Agustus 1993. Setelah menuntaskan masa pendidikan dasar di kota kelahirannya, tepatnya di SDN Cipinang Melayu 10 Pagi Jakarta, SMP IT IQRO Bekasi dan SMAN 5 Bekasi, penulis kemudian menginjakkan kakinya di Kota Pahlawan, Surabaya untuk meraih gelar Sarjana Teknik (ST).

Lolos SMITS pada tahun 2011, penulis melanjutkan studi di Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan, Institut Teknologi sepuluh November. Semasa perkuliahan, penulis pernah melakukan kerja praktek di Konsultan Perencanaan PT. Tata Guna Matra dengan judul proyek adalah Penyusunan Dokumen Rencana Detail Tata Ruang Kawasan UP. Tunjungan. Semasa kuliah penulis aktif diberbagai organisasi kepemudaan diantaranya Himpunan Mahasiswa Jurusan, UKM Teater Tiyang Alit, Surabaya Youth 2013, dan Indonesian Youth Motion.

Ketertarikan penulis terhadap *ruang publik dan perancangan kota* membawanya untuk memilih menyusun tugas akhir dengan judul Kualitas Jalan Sebagai Ruang Terbuka Publik pada Koridor Jalan Rajawali Surabaya. Segala saran dan kritik yang membangun serta diskusi lebih lanjut dengan penulis dapat dikirimkan ke email penulis di sonya.khaerunnisa@gmail.com.

(halaman ini sengaja dikosongkan)

